

Canada Gazette



Gazette du Canada

Part II

Partie II

OTTAWA, WEDNESDAY, MAY 16, 2007

OTTAWA, LE MERCREDI 16 MAI 2007

Statutory Instruments 2007

Textes réglementaires 2007

SOR/2007-81 to 96 and SI/2007-56 and 57

DORS/2007-81 à 96 et TR/2007-56 et 57

Pages 674 to 888

Pages 674 à 888

NOTICE TO READERS

The *Canada Gazette* Part II is published under authority of the *Statutory Instruments Act* on January 10, 2007, and at least every second Wednesday thereafter.

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

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

For residents of Canada, the cost of an annual subscription to the *Canada Gazette* Part II is \$67.50, and single issues, \$3.50. For residents of other countries, the cost of a subscription is US\$67.50 and single issues, US\$3.50. Orders should be addressed to: Government of Canada Publications, Public Works and Government Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S5.

The *Canada Gazette* is also available free of charge on the Internet at <http://canadagazette.gc.ca>. It is accessible in PDF (Portable Document Format) and in HTML (HyperText Mark-up Language) as the alternate format.

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

AVIS AU LECTEUR

La *Gazette du Canada* Partie II est publiée en vertu de la *Loi sur les textes réglementaires* le 10 janvier 2007, et au moins tous les deux mercredis par la suite.

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

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

Pour les résidents du Canada, le prix de l'abonnement annuel à la *Gazette du Canada* Partie II est de 67,50 \$ et le prix d'un exemplaire, de 3,50 \$. Pour les résidents d'autres pays, le prix de l'abonnement est de 67,50 \$US et le prix d'un exemplaire, de 3,50 \$US. Veuillez adresser les commandes à : Publications du gouvernement du Canada, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa, Canada K1A 0S5.

La *Gazette du Canada* est aussi disponible gratuitement sur Internet au <http://gazetteducanada.gc.ca>. La publication y est accessible en format PDF (Portable Document Format) et en HTML (langage hypertexte) comme média substitut.

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

Registration
SOR/2007-81 April 24, 2007

HEALTH OF ANIMALS ACT

Regulations Amending the Certain Ruminants and Their Products Importation Prohibition Regulations, No. 2

The Minister of Agriculture and Agri-Food, pursuant to section 14 of the *Health of Animals Act*^a, hereby make the annexed *Regulations Amending the Certain Ruminants and Their Products Importation Prohibition Regulations, No. 2*.

Ottawa, April 24, 2007

CHUCK STRAHL
Minister of Agriculture and Agri-Food

REGULATIONS AMENDING THE CERTAIN RUMINANTS AND THEIR PRODUCTS IMPORTATION PROHIBITION REGULATIONS, NO. 2

AMENDMENTS

1. The definitions “feeder goats” and “feeder sheep” in subsection 1(1) of the *Certain Ruminants and Their Products Importation Prohibition Regulations, No. 2*¹ are repealed.

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

2. (1) No person may import into Canada from the United States, during the period beginning on June 27, 2006 and ending on January 30, 2008, any of the following things:

(2) The portion of subsection 2(2) of the French version of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(2) Le paragraphe (1) ne s’applique pas aux choses qui suivent :

(3) Paragraphs 2(2)(a) and (b) of the Regulations are replaced by the following:

(b) things derived from animals that are imported for medical use, scientific research or zoological collections;

(4) Paragraphs 2(2)(c) to (f) of the Regulations are replaced by the following:

(f) an animal product, animal by-product or other organism in respect of which paragraph 51(b) of the *Health of Animals Regulations* applies that is imported into Canada under a permit issued under section 160 of those Regulations;

Enregistrement
DORS/2007-81 Le 24 avril 2007

LOI SUR LA SANTÉ DES ANIMAUX

Règlement modifiant le Règlement n° 2 interdisant l’importation de certains ruminants et de leurs produits

En vertu de l’article 14 de la *Loi sur la santé des animaux*^a, le ministre de l’Agriculture et de l’Agroalimentaire prend le *Règlement modifiant le Règlement n° 2 interdisant l’importation de certains ruminants et de leurs produits*, ci-après.

Ottawa, le 24 avril 2007

Le ministre de l’Agriculture et de l’Agroalimentaire
CHUCK STRAHL

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT N° 2 INTERDISANT L’IMPORTATION DE CERTAINS RUMINANTS ET DE LEURS PRODUITS

MODIFICATIONS

1. Les définitions de « chèvre d’engrais » et « mouton d’engrais », au paragraphe 1(1) du *Règlement n° 2 interdisant l’importation de certains ruminants et de leurs produits*¹, sont abrogées.

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

2. (1) Il est interdit, au cours de la période commençant le 27 juin 2006 et se terminant le 30 janvier 2008, d’importer sur le territoire canadien les choses ci-après, en provenance des États-Unis :

(2) Le passage du paragraphe 2(2) de la version française du même règlement précédant l’alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(2) Le paragraphe (1) ne s’applique pas aux choses qui suivent :

(3) Les alinéas 2(2)a) et b) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

b) les choses qui sont tirées d’animaux et qui sont importées à des fins médicales, de recherche scientifique ou de collection zoologique;

(4) Les alinéas 2(2)c) à f) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

f) tout produit animal, sous-produit animal ou autre organisme visés à l’alinéa 51b) du *Règlement sur la santé des animaux*, qui sont importés au Canada au titre d’un permis délivré en vertu de l’article 160 de ce règlement;

Prohibition on importation

Exceptions

Interdiction d’importer

Exceptions

^a S.C. 1990, c. 21
¹ SOR/2006-168

^a L.C. 1990, ch. 21
¹ DORS/2006-168

COMING INTO FORCE

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The purposes of the *Health of Animals Act* (the “Act”) and the *Health of Animals Regulations* (the “Regulations”) are, in part, to prevent the introduction of animal diseases into Canada, to prevent the spread within Canada of diseases of animals that either affect human health or could have a significant effect on the Canadian livestock industry, and to provide for the humane treatment of animals during transport.

Bovine Spongiform Encephalopathy (BSE), or “mad cow disease”, is a progressive, fatal neurological disease in cattle. It is part of a group of diseases known as transmissible spongiform encephalopathies (TSEs) which also includes scrapie in sheep, chronic wasting disease in deer and elk and variant Creutzfeldt-Jakob disease (vCJD) in humans. Research into BSE is ongoing, but this disease has been associated with the presence of an abnormal prion protein and, to date, there is no effective treatment or vaccine.

On December 23, 2003, the United States (US) Department of Agriculture reported the discovery of a potential case of a dairy cow infected with BSE in Washington State. Subsequent testing confirmed the initial finding. While this cow was traced back to Canada, the US has since confirmed native cases in Texas and Alabama.

The Act (section 14) grants the Minister of Agriculture and Agri-food authority to make regulations prohibiting the importation into Canada of an animal or any other thing from any place for such period as the Minister considers necessary for the purpose of preventing a disease from being introduced into or spread within Canada.

The Canadian Food Inspection Agency (CFIA) implemented, under this authority, a broad prohibition on the importation into Canada of US animals and their products based upon the belief that the discovery of a US-based case of BSE presented public and animal health threats to Canada. This prohibition was reflected in the *Animals of the Family Bovidae and their Products Importation Prohibition Regulations* on January 21, 2004, and then, in response to the continuing evolution of the situation, modified by the *Animals of the Family Bovidae and their Products Importation Prohibition Regulations, No. 2* on April 23, 2004; the *Certain Ruminants and Their Products Import Prohibition Regulations* on March 29, 2005; and the *Certain Ruminants and Their Products Import Prohibition Regulations, No. 2* on June 27, 2006. This amendment to the *Certain Ruminants and Their Products Import Prohibition Regulations, No. 2* reflects the CFIA’s recognition that these Regulations are temporary and that the restrictions must be removed when feasible.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Description

La *Loi sur la santé des animaux* (LSA) et son règlement d’application visent en partie à prévenir l’introduction d’épizooties au Canada, à éviter la propagation de maladies animales pouvant nuire à la santé humaine ou avoir des répercussions néfastes pour l’industrie canadienne de l’élevage, et à garantir le transport sans cruauté des animaux.

L’encéphalopathie spongiforme bovine (ESB), communément appelée « maladie de la vache folle », est une maladie neuro-dégénérative fatale chez les bovins. Elle fait partie d’un groupe de maladies connu sous le nom d’encéphalopathie spongiforme transmissible (EST), qui comprend la tremblante du mouton, l’encéphalopathie des cervidés chez les cerfs et les wapitis, et une variante de la maladie de Creutzfeldt-Jakob chez les humains. Les recherches sur l’ESB sont incomplètes, mais on a associé cette maladie à la présence d’une protéine prion anormale. Il n’existe, à ce jour, aucun traitement ni vaccin efficace.

Le 23 décembre 2003, le département de l’Agriculture des États-Unis a annoncé la détection d’un cas possible d’ESB chez une vache laitière dans l’État de Washington. Les analyses subséquentes ont confirmé la découverte. On a pu déterminer que cette vache provenait du Canada, pourtant les autorités américaines ont confirmé deux cas indigènes au Texas et en Alabama depuis ce temps.

L’article 14 de la LSA confère au ministre de l’Agriculture et de l’Agroalimentaire le pouvoir de prendre des règlements interdisant l’importation d’animaux ou de choses, de n’importe quelle provenance, pendant la période de temps que le ministre juge nécessaire pour prévenir l’introduction ou la propagation d’une maladie au Canada.

En vertu de cette autorité, l’Agence canadienne d’inspection des aliments (ACIA) a imposé une interdiction générale à l’importation d’animaux et de produits de viande des États-Unis fondée sur l’opinion que la découverte d’un cas d’ESB dans ce pays présente un risque pour la santé humaine et l’hygiène vétérinaire au Canada. Cette interdiction a été reflétée dans le *Règlement interdisant l’importation des animaux appartenant à la famille des bovidés et de leurs produits* le 21 janvier 2004, et, pour répondre à la situation en évolution, modifiée par le *Règlement interdisant l’importation des animaux appartenant à la famille des bovidés et de leurs produits (n° 2)*, le 23 avril 2004; le *Règlement interdisant l’importation de certains ruminants et de leurs produits*, le 29 mars 2005; le *Règlement N° 2 interdisant l’importation de certains ruminants et de leurs produits*, le 27 juin 2006. La présente modification démontre que l’ACIA reconnaît la nature provisoire de ces règlements et le besoin d’enlever ces restrictions lorsqu’il devient praticable de le faire.

Previous prohibition Regulations

The previous importation prohibition Regulations represented a partial prohibition on the importation of animals and their products from the United States, as these animals and their products may carry an unacceptable risk of carrying BSE. These Regulations prohibited importation of:

- (i) live animals of the sub-family *Bovinae*, which includes cattle and bison, as well as goats and sheep;
- (ii) meat or meat products derived from animals of the sub-family *Bovinae* as well as from goats and sheep, and things containing such meat or meat products;
- (iii) animal food containing ingredients derived from ruminants;
- (iv) fertilizer, excluding manure, containing ingredients derived from ruminants;
- (v) specified risk material.

Examples of exempted animals and products included goats and sheep under 12 months of age for immediate slaughter, cattle for immediate slaughter, feeder calves (bob calves), animals for temporary stay in Canada (less than 30 days), bulls destined for semen production centres, zoo and research animals, meat of animals of the sub-family *Bovinae* under 30 months of age from which the specified risk materials (SRM) has been removed, as well as meat from sheep and goats under 12 months of age. Commercial petfood containing ingredients derived from animals of the sub-family *Bovinae* provided that the petfood is derived from animals from which the specified risk material has been removed, or is derived from animals from Argentina, Australia, Brazil, Canada, Chile, New Zealand or Uruguay, and meat products destined for cruise ships temporarily docked in Canada were also exempted from the prohibition.

New prohibition Regulations

On February 21, 2007, regulations amending the Regulations and certain regulations administered and enforced by the CFIA-SOR/2007-24 (BSE Import Regulations) were published in the *Canada Gazette*, Part II, to bring the import requirements related to the control of BSE for live ruminants originating in the US in line with those used to regulate imports from other countries. In order to fully implement these Regulations, those sections of the *Certain Ruminants and Their Products Import Prohibition Regulations*, No. 2 that deal with live animals must be repealed.

A number of exemptions for specific animal products have been carried over from the previous prohibition Regulations because they are regulated by means such as the requirement for an import permit or a certification or because they are considered a low risk.

Although the situation has evolved to the point where the prohibitions can be relaxed somewhat, it is important that certain import controls on products imported from the US (such as sheep and goat products and pet food pending further consultation on new import regulations) remain in place because of the ongoing risk factors identified during the consultation and publication of

Règlement précédant interdisant l'importation de certains animaux et produits

Le règlement précédent visait à interdire l'importation des États-Unis d'animaux et de leurs produits dérivés qui pouvaient présenter un risque inacceptable à l'égard de l'ESB. Ce règlement interdisait l'importation des animaux et produits suivants :

- (i) les animaux vivants de la sous-famille des bovinés qui comprend des bœufs, des bisons, des moutons et des chèvres;
- (ii) la viande ou des produits de viande des animaux de la sous-famille des bovinés ainsi que toute chose contenant ladite viande ou lesdits produits de viande;
- (iii) les aliments pour animaux contenant des ingrédients dérivés des ruminants;
- (iv) l'engrais, autre que le fumier, contenant des ingrédients dérivés des ruminants;
- (v) le matériel à risque spécifié.

Les animaux et produits exemptés de l'application du règlement comprenaient des chèvres et des moutons âgés de moins de 12 mois importés en vue de l'abattage immédiat, des bœufs pour abattage immédiat, des veaux de court engraissement (veau blanc), des animaux importés pour une période de moins de 30 jours, les taureaux destinés à des centres de production de sperme, les animaux importés pour des zoos ou pour de la recherche scientifique, la viande des animaux de la sous-famille des bovinés âgés de moins de 30 mois et dont le matériel à risque spécifié (MRS) a été retiré et aussi la viande de chèvres et de moutons âgés de moins de 12 mois. Des aliments pour animaux domestiques de préparation commerciale qui contiennent des ingrédients dérivés d'animaux de la sous-famille des bovinés si le matériel à risque spécifié en a été retiré ou si leur pays d'origine est l'Argentine, l'Australie, le Brésil, le Canada, le Chili, la Nouvelle-Zélande ou l'Uruguay; les produits de viande destinés à être transportés sur un navire de croisière qui est à quai temporairement au Canada sont aussi exemptés de l'interdiction.

Nouveau règlement interdisant l'importation de certains animaux et produits

Le 21 février 2007, un règlement modifiant le *Règlement sur la santé des animaux* et certains règlements don l'ACIA est chargée d'assurer ou de contrôler l'application-DORS/2007-24 (le règlement sur les conditions pour les importations relatives à l'ESB) a été publié dans la *Gazette du Canada*, Partie II. Ce règlement avait pour but de faire concorder les exigences d'importation relatives à la prévention de l'ESB applicables aux ruminants vivants provenant des États-Unis avec les exigences régissant les importations des autres pays. Afin de mettre pleinement en fonctionnement ce règlement, il faut abroger les dispositions du *Règlement N° 2 interdisant l'importation de certains ruminants et de leurs produits* traitant des animaux vivants.

Des exceptions visant spécifiquement certains produits d'origine animale découlent de l'interdiction actuelle, notamment lorsqu'elles visent des produits régis par d'autres mesures, tels l'exigence d'un permis d'importation ou d'un certificat, ou lorsqu'il s'agit de produits considérés à faible risque.

La situation a évolué de telle manière qu'un assouplissement des interdictions s'impose dans une certaine mesure, mais il est important que des contrôles sur les importations visant certains produits provenant des États-Unis (y compris les produits provenant de moutons et de chèvres ainsi que les aliments pour animaux domestiques en attendant les consultations additionnelles

Canada's BSE import policy. It is, therefore, proposed to narrow the prohibitions where it has been determined that the risk of BSE to Canada would be minimal.

Alternatives

Status quo

Not enacting the amendment to the importation prohibition Regulations is unacceptable given the enactment of the new BSE Import Regulations in February 2007. In order to fully implement the new Regulations, those parts of the *Certain Ruminants and Their Products Import Prohibition Regulations, No. 2* dealing with live animals must be repealed.

Amend prohibition Regulations (preferred option)

By continuing to prohibit the importation of animal products as set out in the Regulations, the CFIA will continue to protect Canadian livestock and consumers against exposure to BSE in a manner that is not unnecessarily restrictive.

Amendment of the prohibition Regulations is an interim measure until such time as Governor in Council amendments to the Regulations can be completed (anticipated later this year) to fully reflect and implement the revised BSE import policy for all countries, at which time the *Certain Ruminants and their Products Importation Prohibition Regulations, No. 2* will be repealed.

Benefits and costs

Benefits

Implementation of these Regulations assists in the prevention of additional cases of BSE in Canada and minimizes the risk of the transmission of BSE to the human food supply.

Furthermore, the implementation of science-based regulations commensurate with international standards will increase both domestic and international confidence in the integrity of the Canadian system.

By enacting these amendments, the CFIA is reducing its reliance on prohibition regulations and ensuring that full advantage is taken of the new BSE import policy.

Costs

For the most part, these Regulations will not affect current costs to the industry given that an import prohibition is already in effect.

Consultation

Affected stakeholders have continued to express their views on the prohibition and the evolving situation to the CFIA. Stakeholders and Government are supportive of normalizing trade between Canada and the US while maintaining effective controls on BSE risk materials in keeping with international standards.

sur un nouveau règlement sur l'importation) restent en place, compte tenu des facteurs de risque qui existent toujours et qui ont été identifiés lors des consultations au sujet de la politique canadienne d'importation relativement à l'ESB et lors de sa publication. Par conséquent, on propose d'assouplir l'interdiction dans les cas où il a été jugé qu'il n'existerait qu'un risque minimal d'ESB au Canada.

Solutions envisagées

Statu quo

Il serait inacceptable de ne pas mettre en œuvre le règlement modifié interdisant les importations, puisque le Règlement sur les conditions pour les importations relatives à l'ESB a été promulgué en février 2007. Afin de mettre pleinement en fonctionnement ce règlement, il faut abroger les dispositions du *Règlement N° 2 interdisant l'importation de certains ruminants et de leurs produits* traitant des animaux vivants.

Modification du Règlement interdisant les importations (solution privilégiée)

En continuant d'interdire l'importation des produits des animaux susmentionnés, le Règlement vise une protection continue du cheptel de bovins et des consommateurs du Canada contre l'exposition à l'ESB, et ce d'une façon qui n'est pas indûment restreignante.

La modification du règlement interdisant l'importation de certains animaux et produits est une mesure provisoire. On s'attend à ce que le gouverneur en conseil prenne un règlement – prévu d'ici la fin de l'année – modifiant le *Règlement sur la santé des animaux* pour refléter et mettre en application la politique révisée d'importation sur l'ESB à l'égard de tous les pays. À ce moment, le *Règlement interdisant l'importation de certains ruminants et de leurs produits, n° 2* sera abrogé.

Avantages et coûts

Avantages

La mise en œuvre de ce règlement aidera à prévenir de cas futurs d'ESB au Canada et minimisera le risque de transmission de la maladie dans la filière alimentaire humaine.

Par ailleurs, la mise en œuvre d'une réglementation axée sur des principes scientifiques qui tient compte des normes internationales renforcera la confiance dans l'intégrité du système canadien, tant à l'échelle nationale qu'internationale.

En promulguant cette modification, l'ACIA réduit son recours à des règlements visant l'interdiction des importations et permet de tirer plein parti de la nouvelle politique d'importation relativement à l'ESB.

Coûts

Pour la plupart, le Règlement ne modifie en rien les coûts actuels pour l'industrie, étant donné qu'une interdiction d'importation est déjà en vigueur.

Consultations

Les intéressés ont continué à faire part à l'ACIA de leur perspective sur l'interdiction et sur la situation en évolution. Les intéressés et le gouvernement appuient pleinement la normalisation du commerce et veulent en même temps maintenir des mesures de contrôle efficaces à l'égard des matériels qui portent un risque d'ESB en conformité avec les normes internationales.

During pre-publication of the BSE Import Regulations from December 16, 2006 to January 16, 2007, no concerns were raised with respect to live animals; however, concerns were raised with respect to the portions dealing with animal products. In order to lift the restrictions on live animals, the CFIA will proceed with a partial repeal of the prohibition Regulations with a view to repealing the rest of the Regulations once the concerns raised with respect to the products portion of the BSE Import Regulations have been addressed.

Compliance and enforcement

Section 16 of the Act requires anyone importing any animal or thing into Canada to present the animal to an inspector, officer or customs officer of the Canadian Border Services Agency.

Section 65 of the Act, S.C. 1990, c. 21 establishes offences for refusing or neglecting to perform any duty imposed by or under the Act or its Regulations.

Contact

Dr. Francine Lord
Animal Health and Production Division
Canadian Food Inspection Agency
59 Camelot Drive
Ottawa, Ontario
K1A 0Y9
Telephone: 613-221-4624
Fax: 613-228-6143
Email: flord@inspection.gc.ca

Durant la période de consultations, après la publication préala-ble du 16 décembre 2006 au 16 janvier 2007, aucune préoccu-pation n'a été soulevée au sujet des animaux vivants. Pourtant, il y avait des préoccupations soulevées au sujet des dispositions traitant des produits des animaux. Afin d'enlever les restrictions sur l'importation des animaux vivants, l'ACIA abroge en partie le Règlement visant à interdire l'importation, et prévoit abroger ce règlement en entier une fois que seront résolues les préoccupations soulevées à l'égard des dispositions du règlement visant les conditions d'importation des produits provenant d'animaux, rela-tivement à l'ESB.

Respect et exécution

L'article 16 de la LSA prévoit que toute personne qui importe au Canada un animal ou une chose est tenue de le présenter à un inspecteur, à un agent d'exécution ou à un agent des douanes de l'Agence canadienne des services frontaliers.

L'article 65 de la LSA, L.C. 1990, ch. 21, prévoit les peines qu'encourt toute personne qui refuse ou néglige d'accomplir une obligation imposée par cette loi ou son règlement d'application.

Personne-ressource

Dre Francine Lord
Division de la santé animale et de la production
Agence canadienne d'inspection des aliments
59, promenade Camelot
Ottawa (Ontario)
K1A 0Y9
Téléphone : 613-221-4624
Télécopieur : 613-228-6143
Courriel : flord@inspection.gc.ca

Registration
SOR/2007-82 April 26, 2007

AERONAUTICS ACT

Identity Screening Regulations

P.C. 2007-602 April 26, 2007

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, Infrastructure and Communities, pursuant to sections 4.71^a and 4.9^b of the *Aeronautics Act*, hereby makes the annexed *Identity Screening Regulations*.

IDENTITY SCREENING REGULATIONS

INTERPRETATION

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

“Act” means the *Aeronautics Act*. (*Loi*)

“boarding pass” includes a ticket or other document that is both accepted by an air carrier and approved by an aerodrome operator as confirmation of the holder’s status as a passenger on a flight. (*carte d'embarquement*)

APPLICATION

2. These Regulations apply in respect of the following passenger-carrying flights if the passengers are screened before boarding for weapons, explosive substances, incendiary devices or their components or other dangerous items that could be used to jeopardize the security of an aerodrome or an aircraft:

(a) domestic flights that depart from aerodromes listed in the schedule to the *CATSA Aerodrome Designation Regulations* and are conducted by air carriers under Subpart 5 of Part VII of the *Canadian Aviation Regulations*; and

(b) international flights that depart from or will arrive at aerodromes listed in the schedule to the *CATSA Aerodrome Designation Regulations* and are conducted by air carriers

(i) under Subpart 1 of Part VII of the *Canadian Aviation Regulations* using aircraft that have a maximum certificated take-off weight (MCTOW) of more than 8 618 kg (19,000 pounds) or have a seating configuration, excluding crew seats, of 20 or more, or

(ii) under Subpart 5 of Part VII of the *Canadian Aviation Regulations*.

Enregistrement
DORS/2007-82 Le 26 avril 2007

LOI SUR L'ÂÉRONAUTIQUE

Règlement sur le contrôle de l'identité

C.P. 2007-602 Le 26 avril 2007

Sur recommandation du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et en vertu des articles 4.71^a et 4.9^b de la *Loi sur l'aéronautique*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement sur le contrôle de l'identité*, ci-après.

RÈGLEMENT SUR LE CONTRÔLE DE L'IDENTITÉ

DÉFINITIONS

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

« carte d'embarquement » Est assimilé à une carte d'embarquement un billet ou un autre document qui est accepté par le transporteur aérien et approuvé par l'exploitant de l'aérodrome en tant que confirmation du statut du titulaire comme passager d'un vol. (*boarding pass*)

« Loi » La *Loi sur l'aéronautique*. (*Act*)

APPLICATION

2. Le présent règlement s'applique aux vols ci-après transportant des passagers si les passagers font l'objet d'un contrôle avant l'embarquement pour des armes, des substances explosives, des engins incendiaires ou leurs parties constituantes ou d'autres articles dangereux qui pourraient être utilisés pour compromettre la sécurité d'un aérodrome ou d'un aéronef :

a) les vols intérieurs qui partent d'aérodromes énumérés à l'annexe du *Règlement sur la désignation des aérodromes de l'ACSTA* et qui sont effectués par des transporteurs aériens en application de la sous-partie 5 de la partie VII du *Règlement de l'aviation canadien*;

b) les vols internationaux qui partent d'aérodromes énumérés à l'annexe du *Règlement sur la désignation des aérodromes de l'ACSTA* ou y arriveront et qui sont effectués par des transporteurs aériens en application, selon le cas :

(i) de la sous-partie 1 de la partie VII du *Règlement de l'aviation canadien* et qui utilisent des aéronefs ayant une masse maximale homologuée au décollage (MMHD) de plus de 8 618 kg (19 000 livres) ou dont la configuration prévoit 20 sièges ou plus, sans compter les sièges de l'équipage,

(ii) de la sous-partie 5 de la partie VII du *Règlement de l'aviation canadien*.

^a S.C. 2004, c. 15, s. 5

^b S.C. 1992, c. 4, s. 7

^a L.C. 2004, ch. 15, art. 5

^b L.C. 1992, ch. 4, art. 7

SCREENING

CHECK-IN

3. (1) An air carrier shall, before issuing a boarding pass to any person who appears to be 12 years of age or older, screen the person by comparing his or her name with the names of persons specified to the air carrier by the Minister under paragraph 4.81(1)(b) of the Act.

(2) If the name of the person is the same as that of a person specified to the air carrier, the air carrier shall ask the person for one piece of government-issued photo identification that shows his or her name, date of birth and gender or for two pieces of government-issued identification at least one of which shows his or her name, date of birth and gender.

(3) If the name, date of birth and gender on the identification are the same as those of a person specified to the air carrier, the air carrier shall immediately so inform the Minister.

4. An air carrier shall not allow a person to print a boarding pass at a kiosk or off the Internet if the person's name is the same as that of a person specified to the air carrier by the Minister under paragraph 4.81(1)(b) of the Act.

5. (1) An air carrier shall, at a boarding gate, screen any person who appears to be 12 years of age or older by asking the person for one piece of government-issued photo identification that shows his or her name, date of birth and gender or for two pieces of government-issued identification at least one of which shows his or her name, date of birth and gender.

(2) If the name on the identification is not the same as the name on the person's boarding pass, the air carrier shall compare the name, date of birth and gender on the identification with those of persons specified to the air carrier by the Minister under paragraph 4.81(1)(b) of the Act.

(3) If the name, date of birth and gender on the identification are the same as those of a person specified to the air carrier, the air carrier shall immediately so inform the Minister.

CONTACT INFORMATION

6. If an air carrier informs the Minister that the name, date of birth and gender on the identification of a person being screened are the same as those of a person specified to the air carrier by the Minister under paragraph 4.81(1)(b) of the Act, the air carrier shall provide the Minister with an e-mail address and fax number to which the Minister can send emergency directions respecting the person.

7. If an emergency direction is made in respect of a person specified to an air carrier by the Minister under paragraph 4.81(1)(b) of the Act, the Minister shall provide the air carrier with contact information for the Department of Transport's Office of Reconsideration and the air carrier shall make that contact information available to the person.

DURATION OF SCREENINGS

8. If an air carrier informs the Minister that the name, date of birth and gender on the identification of a person being screened are the same as those of a person specified to the air carrier by the

CONTRÔLE

ENREGISTREMENT

3. (1) Le transporteur aérien effectue le contrôle de toute personne qui semble être âgée de 12 ans ou plus en comparant son nom avec ceux des personnes qui lui sont précisées par le ministre en application de l'alinéa 4.81(1)b) de la Loi avant de lui remettre une carte d'embarquement.

(2) Si le nom de la personne correspond à celui d'une personne qui lui est précisée, le transporteur aérien demande à celle-ci une pièce d'identité avec photo délivrée par un gouvernement qui comporte ses nom, date de naissance et sexe ou deux pièces d'identité délivrées par un gouvernement dont au moins une comporte ses nom, date de naissance et sexe.

(3) Si les nom, date de naissance et sexe qui figurent sur la pièce d'identité correspondent à ceux d'une personne qui lui est précisée, le transporteur aérien en informe immédiatement le ministre.

4. Il est interdit au transporteur aérien de permettre à une personne d'imprimer une carte d'embarquement à une borne d'enregistrement libre-service ou à partir d'Internet si le nom de celle-ci correspond à celui d'une personne qui lui est précisée par le ministre en application de l'alinéa 4.81(1)b) de la Loi.

5. (1) Le transporteur aérien effectue, à la porte d'embarquement, le contrôle de toute personne qui semble être âgée de 12 ans ou plus en lui demandant une pièce d'identité avec photo délivrée par un gouvernement qui comporte ses nom, date de naissance et sexe ou deux pièces d'identité délivrées par un gouvernement dont au moins une comporte ses nom, date de naissance et sexe.

(2) Si le nom qui figure sur la pièce d'identité ne correspond pas à celui qui figure sur sa carte d'embarquement, le transporteur aérien compare les nom, date de naissance et sexe qui figurent sur la pièce d'identité avec ceux des personnes qui lui sont précisées par le ministre en application de l'alinéa 4.81(1)b) de la Loi.

(3) Si les nom, date de naissance et sexe qui figurent sur la pièce d'identité correspondent à ceux d'une personne qui lui est précisée, le transporteur aérien en informe immédiatement le ministre.

COORDONNÉES

6. Si le transporteur aérien informe le ministre que les nom, date de naissance et sexe qui figurent sur la pièce d'identité d'une personne qui fait l'objet d'un contrôle correspondent à ceux d'une personne que celui-ci lui a précisée en application de l'alinéa 4.81(1)b) de la Loi, il fournit au ministre une adresse électronique et un numéro de télécopieur auquel celui-ci peut envoyer des directives d'urgence visant la personne.

7. Si une directive d'urgence est donnée à l'égard d'une personne que le ministre a précisée à un transporteur aérien en application de l'alinéa 4.81(1)b) de la Loi, le ministre fournit les coordonnées du Bureau de réexamen du ministère des Transports au transporteur aérien et celui-ci les met à la disposition de la personne.

DURÉE DU CONTRÔLE

8. Si le transporteur aérien informe le ministre que les nom, date de naissance et sexe qui figurent sur la pièce d'identité d'une personne qui fait l'objet d'un contrôle correspondent à ceux

Minister under paragraph 4.81(1)(b) of the Act, the screening is not completed until the Minister or a person authorized by the Minister under section 4.77 of the Act makes an emergency direction or informs the air carrier that an emergency direction will not be made.

CONFIDENTIALITY OF INFORMATION

9. (1) If the Minister specifies a person to an air carrier under paragraph 4.81(1)(b) of the Act, no person shall disclose any information respecting the specified person that was provided to the air carrier by the Minister for the purposes of these Regulations including the specified person's name, date of birth, gender and the fact that he or she was specified.

(2) The air carrier shall ensure that access to information respecting the specified person is restricted to air carrier employees, agents or contractors who require that access to carry out their duties.

COMING INTO FORCE

10. These Regulations come into force on June 18, 2007.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

Background and purpose

Aviation security remains a primary concern for the Government of Canada and is one of the major priorities identified in Canada's National Security Policy. In this context, protecting passengers is a key objective of Transport Canada. The *Identity Screening Regulations* (IS Regulations) are required to implement a new program, the Passenger Protect Program, to enhance the security of air transportation. Passenger Protect enables the Minister to deny boarding to individuals who pose a threat to aviation security. The program requires effective co-delivery and compliance by air carriers, a public awareness campaign to help passengers understand the requirements of the program, and an efficient review mechanism that addresses complaints in a fair and timely manner.

The IS Regulations require air passengers who appear to be 12 years of age or older to present either one piece of government-issued photo identification or two non-photo pieces of government-issued identification before being allowed to board an aircraft. This will allow the air carrier and Transport Canada to confirm the identity of the passenger and the Minister or an authorized official to issue an Emergency Direction denying boarding to individuals who pose an immediate threat to aviation security, that is, to any aircraft or aerodrome or other aviation facility, or to the safety of the public, passengers or crew members. Requesting identification would be consistent with procedures currently used by airlines today, and so would not represent a significant departure or expense.

d'une personne que celui-ci lui a précisée en application de l'alinéa 4.81(1)(b) de la Loi, le contrôle ne se termine que lorsque le ministre ou la personne qu'il autorise en vertu de l'article 4.77 de la Loi donne une directive d'urgence ou informe le transporteur aérien qu'aucune directive d'urgence ne sera donnée.

CONFIDENTIALITÉ DES RENSEIGNEMENTS

9. (1) Il est interdit de divulguer tout renseignement fourni au transporteur aérien par le ministre, pour l'application du présent règlement, sur une personne qu'il a précisée en application de l'alinéa 4.81(1)(b) de la Loi, notamment ses nom, date de naissance et sexe et le fait que celle-ci était précisée.

(2) Le transporteur aérien veille à ce que l'accès aux renseignements sur la personne précisée soit réservé à ceux de ses employés, agents ou entrepreneurs qui ont besoin d'y avoir accès pour s'acquitter de leurs fonctions.

ENTRÉE EN VIGUEUR

10. Le présent règlement entre en vigueur le 18 juin 2007.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Description

Contexte et objet

La sûreté du transport aérien demeure une des principales pré-occupations du gouvernement du Canada et constitue un des éléments clés de la Politique canadienne de sécurité nationale. Dans ce contexte, la protection des voyageurs est le principal objectif que s'est fixé Transports Canada. Le *Règlement sur le contrôle de l'identité* (Règlement CI) est requis pour la mise en œuvre d'un nouveau programme, en l'occurrence le Programme de protection des passagers, dont l'objet est d'accroître la sûreté du transport aérien. En vertu de ce programme, le ministre peut empêcher toute personne qui pose un danger pour la sûreté du transport aérien de monter à bord d'un avion. Le programme nécessite le respect et l'application efficace du Règlement par les transporteurs aériens, une campagne de sensibilisation publique pour aider les passagers à comprendre les exigences du programme et un mécanisme efficace de réexamen permettant un traitement équitable et rapide des plaintes.

Le Règlement CI exige que tout passager qui semble être âgé de 12 ans ou plus présente une pièce d'identité avec photo, délivrée par un gouvernement, ou deux pièces d'identité sans photo délivrées par un gouvernement avant d'être autorisé à monter à bord d'un avion. Ce contrôle permettra au transporteur aérien et à Transports Canada de confirmer l'identité du passager, et au ministre ou à un agent autorisé de donner des directives d'urgence pour empêcher toute personne qui pose un danger immédiat pour la sûreté du transport aérien de monter à bord d'un avion. Le danger peut viser un avion ou un aéroport ou d'autres installations aéroportuaires ainsi que la sécurité du public, des passagers ou des membres d'équipage. Cette demande d'identification sera conforme aux procédures que les compagnies aériennes suivent aujourd'hui et ne représentera donc pas un changement ou de dépenses majeures.

The Passenger Protect Program adds an additional layer to address threats to civil aviation. Terrorist groups continue to target civil aviation and seek means to defeat existing security initiatives. Passenger Protect envisages using a specified persons list as a tool to enhance aviation security. Lists are widely used in a border security context. Passenger Protect applies this security feature to air travel.

Legislative framework

The *Public Safety Act, 2002*, which received Royal Assent on May 6, 2004 made several changes to the *Aeronautics Act* (referred to hereafter as the Act). The Act gives the Minister of Transport new powers and legislative tools to enhance aviation security:

- Section 4.81 of the Act allows the Minister, or a designated officer of the Department, to require an air carrier or an aviation reservation system operator to provide the Minister or the officer with certain information respecting:
 1. persons on board or expected to be on board a specific flight where there is an immediate threat to that flight; or
 2. any particular person that the Minister has specified for the purposes of transportation security.
- Sections 4.76 and 4.77 authorize the Minister, or a designated officer of the Department, to issue Emergency Directions if the Minister or the designated officer is of the opinion that there is an immediate threat to aviation security.
- Section 4.82 authorizes the Canadian Security Intelligence Service (CSIS) and the Royal Canadian Mounted Police (RCMP) to access and analyze air passenger information for the purposes of transportation security and to investigate threats to the security of Canada, and to disclose this information under certain conditions to designated persons and federal agencies, air carriers, the Minister of Transport, and to any peace officer for reasons of transportation security. Section 4.82 will be brought into force by Transport Canada on May 4, 2007.
- Subsections 4.85(1) and (3) prohibit persons who must be screened from entering or remaining in an aircraft or a restricted area unless they permit a screening to be carried out, and air carriers are prohibited from transporting a person unless that person has been screened.

Contents of the Regulations

Application of program

The Regulations apply in respect of the following passenger-carrying flights if the passengers are screened before boarding for weapons, explosive substances, incendiary devices or their components or other dangerous items that could be used to jeopardize the security of an aerodrome or an aircraft:

- Passenger-carrying domestic flights that depart from aerodromes listed in the schedule to the *CATSA Aerodrome Designation Regulations* and that are operated by air carriers under Subpart 5 of Part VII of the *Canadian Aviation Regulations*; and

Le Programme de protection des passagers ajoute une nouvelle couche de mesures pour répondre aux menaces pesant sur l'aviation civile. Les groupes de terroristes continuent à prendre pour cible l'aviation civile et à chercher des moyens de déjouer les initiatives de sûreté existantes. Avec ce programme, on envisage d'utiliser une liste de personnes précisées comme moyen de renforcement de la sûreté du transport aérien. Ces listes sont largement utilisées en contexte de sûreté des frontières. Le Programme de protection des passagers applique cette mesure de sûreté au transport aérien.

Cadre législatif

La *Loi de 2002 sur la sécurité publique*, qui a reçu la sanction royale le 6 mai 2004, a apporté plusieurs modifications à la *Loi sur l'aéronautique* (ci-après désignée la Loi). La Loi confère au ministre des Transports de nouveaux pouvoirs pour accroître la sûreté du transport aérien :

- L'article 4.81 de la Loi autorise le ministre, ou un fonctionnaire désigné du ministère des Transports, à demander à tout transporteur aérien ou à tout exploitant de systèmes de réservation de services aériens qu'ils fournissent certains renseignements concernant :
 1. les personnes qui sont ou seront vraisemblablement à bord d'un avion pour le vol qu'il précise s'il estime qu'un danger immédiat menace ce vol;
 2. toute personne que le ministre précise aux fins de la sûreté du transport.
- Les articles 4.76 et 4.77 autorisent le ministre, ou un fonctionnaire désigné du ministère des Transports, à émettre des directives d'urgence s'il estime qu'il existe un danger immédiat pour la sûreté du transport aérien.
- L'article 4.82 autorise le Service canadien du renseignement de sécurité (SCRS) et la Gendarmerie royale du Canada (GRC) à consulter et à analyser certains renseignements concernant les passagers pour les besoins de la sûreté des transports ou des enquêtes relatives aux menaces envers la sûreté du Canada, et à transmettre ces renseignements, sous certaines conditions, à des personnes désignées, à certains organismes fédéraux, aux transporteurs aériens, au ministre des Transports et à tout agent de la paix aux fins de la sûreté du transport. Transport Canada mettra en œuvre l'article 4.82 le 4 mai 2007.
- Le paragraphe 4.85(1) interdit à toute personne dont le contrôle est exigé d'entrer ou de demeurer dans un avion ou dans une zone réglementée à moins de se soumettre aux contrôles exigés; le paragraphe 4.85(3) interdit aux transporteurs aériens de transporter des personnes qui n'ont pas subi les contrôles exigés.

Contenu du Règlement

Application du programme

Le Règlement CI s'applique aux vols de transport de passagers ci-après, si les passagers subissent un contrôle préembarquement pour la détection d'armes, de substances explosives, d'engins incendiaires, de dispositifs incendiaires ou de leurs éléments constitutifs ou autres articles dangereux qui pourraient être utilisés pour compromettre la sûreté d'un aéroport ou d'un aéronef :

- les vols intérieurs de transport de passagers en partance d'un aéroport figurant à l'annexe du *Règlement sur la désignation des aéroports de l'ACSTA* et qui sont exploités par des transporteurs aériens en application de la sous-partie 5 de la partie VII du *Règlement de l'aviation canadien*;

- Passenger-carrying international flights that depart from or will arrive at aerodromes listed in the schedule to the *CATSA Aerodrome Designation Regulations* and are operated by air carriers under Subpart 1 of Part VII of the *Canadian Aviation Regulations*, using aircraft that have a maximum certificated take-off weight of more than 8 618 kg (19,000 pounds) or have a seating configuration, excluding crew seats, of 20 or more, or that are operated under Subpart 5 of Part VII of the *Canadian Aviation Regulations*.

Subpart 5 of Part VII of the *Canadian Aviation Regulations* applies in respect of the operation by a Canadian air operator, in an air transport service or in aerial work involving sightseeing operations, of an aeroplane that has a maximum certificated take-off weight of more than 8 618 kg (19,000 pounds) or for which a Canadian type certificate has been issued authorizing the transport of 20 or more passengers, a helicopter that has a seating configuration, excluding pilot seats, of 20 or more, or any aircraft that is authorized by the Minister to be operated under this Subpart.

If the aircraft involved meets the types identified above, the following table illustrates when the proposed IS Regulations will have to be applied by the air carrier:

	...and PBS at the point of embarkation is required, then...	...and where PBS at the point of embarkation is not required, then...
Flight from an aerodrome in Canada to an aerodrome in Canada	...the IS Regulations will apply.	...the IS Regulations will not apply.
Flight from an aerodrome in Canada to an aerodrome outside Canada	...the IS Regulations will apply.	...the IS Regulations will not apply.
Flight from an aerodrome outside Canada to an aerodrome in Canada	...the IS Regulations will apply.	...the IS Regulations will not apply.

*PBS = Pre-board screening of passengers for weapons, explosive substances, incendiary devices or their components or other dangerous items that could be used to jeopardize the security of an aerodrome or an aircraft

In carrying out section 4.81 of the Act, Transport Canada will work closely with Canadian law enforcement and intelligence agencies to identify “specified persons”, persons who have been assessed to pose an immediate threat to aviation security, should they board an aircraft. The Minister, or a designated officer of the Department, selects these “specified persons”. Air carriers are able to identify specified persons through a secure online system.

Requirements of air carriers

- The IS Regulations require air carriers to:
- Screen persons for the purposes of the Passenger Protect Program who appear to be 12 years of age or older before

- les vols internationaux de transport de passagers en partance d’un aérodrome figurant à l’annexe du *Règlement sur la désignation des aérodromes de l’ACSTA* ou qui y arriveront et qui sont exploités par des transporteurs aériens, selon le cas, en application de la sous-partie 1 de la partie VII du *Règlement de l’aviation canadien* et qui utilise un avion ayant une masse maximale homologuée au décollage de plus de 8 618 kg (19 000 lb) ou dont la configuration prévoit 20 sièges ou plus, sans compter les sièges de l’équipage, ou en application de la sous-partie 5 de la partie VII du *Règlement de l’aviation canadien*.

La sous-partie 5 de la partie VII du *Règlement de l’aviation canadien* s’applique à l’exploitation, par un exploitant aérien canadien, dans le cadre d’un service de transport aérien comportant des excursions aériennes, d’un aéronef dont la masse maximale homologuée au décollage est supérieure à 8 618 kg (19 000 lb) ou pour lequel un certificat de type canadien a été délivré autorisant le transport de 20 passagers ou plus, ou de tout aéronef dont l’exploitation est autorisée par le ministre aux termes de cette sous-partie.

Si l’aéronef en cause correspond aux types susmentionnés, le tableau ci-après indique quand le transporteur aérien sera tenu d’appliquer le Règlement CI.

	[...] et lorsque le CPE est requis au point d’embarquement, alors [...]	[...] et lorsque le CPE n’est pas requis au point d’embarquement, alors [...]
Vol en partance d’un aérodrome au Canada se dirigeant vers un aérodrome situé au Canada	[...] le Règlement CI s’applique.	[...] le Règlement CI ne s’applique pas.
Vol en partance d’un aérodrome au Canada se dirigeant vers un aérodrome situé à l’extérieur du Canada	[...] le Règlement CI s’applique.	[...] le Règlement CI ne s’applique pas.
Vol en partance d’un aérodrome situé à l’extérieur du Canada se dirigeant vers un aérodrome situé au Canada	[...] le Règlement CI s’applique.	[...] le Règlement CI ne s’applique pas.

*CPE = Contrôle préembarquement des passagers pour détecter la présence d’armes, de substances explosives, de dispositifs incendiaires ou de leurs éléments constitutifs ou autres objets dangereux qui pourraient être utilisés en vue de compromettre la sûreté d’un aérodrome ou d’un aéronef.

En vertu du pouvoir conféré au titre de l’article 4.81 de la Loi, Transports Canada collaborera étroitement avec les organismes chargés de l’application des lois et les organismes du renseignement canadiens pour identifier toute personne ayant été précisée, soit toute personne considérée comme pouvant poser un danger immédiat pour la sûreté du transport aérien si elle devait monter à bord d’un aéronef. Le ministre, ou un fonctionnaire désigné du Ministère, détermine qui sont ces « personnes précisées ». Les transporteurs aériens peuvent identifier les personnes précisées grâce à un système en ligne protégé.

Exigences applicables aux transporteurs aériens

- Le Règlement CI exige que le transporteur aérien :
- effectue, aux fins du Programme de protection des passagers, le contrôle de toute personne qui semble être âgée de

issuing a boarding pass by comparing each person's name with the names of specified persons. If the person's name matches the name of a specified person, the air carrier must request government-issued identification.

- Prevent persons from printing a boarding pass at a kiosk or self-printing a boarding pass if the person's name is the same as that of a specified person.
- Screen persons for the purposes of the Passenger Protect Program who appear to be 12 years of age or older at a boarding gate by asking for government-issued identification. If the name on the identification is not the same as the name on the boarding pass, then the air carrier must compare the name on the identification with those of specified persons.
- Immediately inform Transport Canada when an individual presents identification with name, date of birth and gender matching those of a specified person.
- Treat as confidential any information on specified persons provided to air carriers, with access limited to air carrier employees or agents who require that access to carry out their duties. This includes the person's name, date of birth and gender as well as the fact that he or she was specified.

Definition of a boarding pass

A boarding pass is defined to include a ticket or other document that is both accepted by an air carrier and approved by an aerodrome operator as confirmation of the holder's status as a passenger on a flight. A self-printed boarding pass is one printed by the passenger — for example, using a home computer.

Sequence of events for flight check-in

In practical terms, passengers checking in can expect the following examples of events to occur when the IS Regulations come into force:

1. Person goes on-line to obtain a boarding pass.
 - (a) If the name of the passenger does not match the name of a specified person, the system would allow the person to print a boarding pass and the passenger could proceed.
 - (b) If the name of the passenger matches the name of a specified person, the system should not allow the person to print a boarding pass. In such a case, the air carrier could indicate to the passenger that there is an issue with the booking and designate a time and place to resolve the identification issue.
2. Person presents self at counter to obtain a boarding pass.
 - (a) An agent of the air carrier screens persons who appear to be 12 years of age or older before issuing a boarding pass by comparing each person's name with the names of specified persons.
 - (b) If the person's name matches the name of a specified person, the agent would request one piece of government-issued photo identification that shows the person's

12 ans ou plus, en comparant le nom de cette dernière avec celui de toutes les personnes précisées avant de remettre une carte d'embarquement. Si le nom de la personne correspond à celui d'une personne précisée, le transporteur aérien doit exiger une ou plusieurs pièces d'identité délivrées par un gouvernement;

- empêche les personnes dont le nom correspond à celui d'une personne précisée de procéder à l'impression d'une carte d'embarquement à une borne d'enregistrement libre-service ou d'en imprimer elles-mêmes;
- effectue, aux fins du Programme de protection des passagers, le contrôle de toute personne qui semble être âgée de 12 ans ou plus à une porte d'embarquement. Pour ce faire, il doit exiger une ou plusieurs pièces d'identité délivrées par un gouvernement. Si le nom qui figure sur la ou les pièces d'identité de la personne ne correspond pas au nom qui figure sur la carte d'embarquement, le transporteur aérien doit comparer le nom qui figure sur la ou les pièces d'identité avec celui des personnes précisées;
- informe immédiatement Transports Canada du fait que le nom, la date de naissance et le sexe qui figurent sur la pièce d'identité d'une personne correspondent à ceux d'une personne précisée;
- traite en toute confidentialité tous renseignements sur des personnes précisées qui lui sont fournis par le ministre et les communique uniquement à ses employés ou agents qui en ont besoin pour s'acquitter de leurs tâches. Ces renseignements comprennent le nom, la date de naissance et le sexe d'une personne et l'indication du fait qu'il s'agit ou non d'une personne précisée.

Définition de carte d'embarquement

Une carte d'embarquement est définie comme étant un billet ou un autre document qui est accepté par le transporteur aérien et approuvé par l'exploitant de l'aérodrome en temps que confirmation du statut de passager de son titulaire pour un vol. Une carte d'embarquement peut être imprimée par le passager lui-même, par exemple à l'aide d'un ordinateur personnel.

Déroulement des procédures d'enregistrement

À toutes fins utiles, le passager qui s'enregistre pour un vol peut s'attendre aux formalités suivantes lorsque le Règlement CI entrera en vigueur :

1. Le passager se procure en ligne une carte d'embarquement.
 - a) Si le nom du passager ne correspond pas à celui d'une personne précisée, le système autoriserait l'impression de la carte d'embarquement par le passager et celui-ci pourrait passer à l'étape suivante.
 - b) Si le nom du passager correspond à celui d'une personne précisée, le système ne devrait pas autoriser au passager d'imprimer la carte d'embarquement. Dans un tel cas, le transporteur pourrait indiquer au passager qu'il y a un problème avec la réservation et désigner un endroit et une heure pour régler la question de l'identification.
2. Le passager se présente au comptoir d'enregistrement pour demander une carte d'embarquement.
 - a) Un agent du transporteur aérien procède au contrôle des personnes qui semblent être âgées d'au moins 12 ans avant l'émission d'une carte d'embarquement, en comparant le nom de chaque personne avec celui des personnes précisées.

- name, date of birth and gender or two pieces of government-issued identification at least one of which shows the person's name, date of birth and gender.
- (c) If an individual presents identification with name, date of birth and gender not matching those of a specified person, an agent of the air carrier would issue a boarding pass and the passenger could proceed.
 - (d) If an individual presents identification with name, date of birth and gender matching those of a specified person, an agent of the air carrier would immediately contact Transport Canada.
 - (e) In cases where Transport Canada is informed of a match, Transport Canada would take further steps to verify that the person reported and the specified person is the same person.
 - (f) In the case of a positive match, Emergency Directions may be issued: one to the air carrier directing it not to allow the person to board, and one directing the person not to board.
 - (g) An agent of the air carrier would inform the person of the Emergency Directions and provide the person denied boarding with information to contact Transport Canada.
 - (h) Using this information, the person could obtain clarification or reconsideration of the decision.
3. Person presents self at kiosk to print a boarding pass.
- (a) If the name of the person does not match the name of a specified person, the kiosk would print a boarding pass and the person could proceed.
 - (b) If the name of the person matches the name of a specified person, the kiosk should not print a boarding pass. In such a case, the person would have to check in at the counter.
- b) Si le nom du passager correspond à celui d'une personne précisée, l'agent exigerait une pièce d'identité avec photo, délivrée par un gouvernement, et comportant le nom, la date de naissance et le sexe de la personne, ou deux pièces d'identité délivrées par un gouvernement, dont au moins une comporte le nom, la date de naissance et le sexe de la personne.
 - c) Si le nom, la date de naissance et le sexe figurant sur la pièce d'identité de la personne ne sont pas ceux d'une personne précisée, l'agent émettrait une carte d'embarquement, et le passager passerait à l'étape suivante.
 - d) Si le nom, la date de naissance et le sexe figurant sur la pièce d'identité de la personne correspondent à ceux d'une personne précisée, l'agent communiquerait immédiatement avec Transports Canada.
 - e) Lorsque Transports Canada est informé d'un résultat positif, il prendrait d'autres mesures pour vérifier que la personne concernée et la personne précisée sont la même personne.
 - f) En cas de résultat positif, des directives d'urgence seraient émises, la première au transporteur aérien pour lui enjoindre de ne pas accepter la personne à bord de l'aéronef, et la seconde à celle-ci pour lui interdire de monter à bord de l'aéronef.
 - g) L'agent informerait la personne interdite de vol des directives d'urgence émises et lui fournirait les renseignements nécessaires pour qu'elle puisse communiquer avec Transports Canada.
 - h) Grâce à ces renseignements, la personne pourrait obtenir des précisions ou un réexamen de la décision.
3. Le passager se présente à une borne d'enregistrement libre-service pour imprimer une carte d'embarquement.
- a) Si le nom du passager ne correspond pas à celui d'une personne précisée, la borne d'enregistrement émettrait une carte d'embarquement, et le passager passerait à l'étape suivante.
 - b) Si le nom du passager correspond à celui d'une personne précisée, la borne d'enregistrement n'émettrait pas une carte d'embarquement, et le passager serait alors tenu de se présenter à un comptoir d'enregistrement.

Standard for government identification

With respect to the standard for government identification, the air carrier must either ask for one piece of government-issued photo identification that shows name, date of birth and gender or for two pieces of government-issued identification, at least one of which shows name, date of birth and gender. Date of birth and gender are required to reduce the risk of false positives. Two pieces of non-photo government identification are acceptable as an alternative as Transport Canada recognizes that not all passengers flying within Canada will have government-issued photo identification. Passengers may still be required by air carriers to carry government-issued photo identification for international flights, however, depending on the laws and regulations of the foreign destination.

Norme en matière de pièces d'identité délivrées par un gouvernement

En ce qui concerne la norme relative aux pièces d'identité délivrées par un gouvernement, le transporteur aérien doit exiger une pièce d'identité avec photo délivrée par un gouvernement qui comporte le nom, la date de naissance et le sexe, ou deux pièces d'identité délivrées par un gouvernement dont au moins une comporte le nom, la date de naissance et le sexe. La date de naissance et le sexe sont requis pour éviter les erreurs d'identification. Deux pièces d'identité délivrées par un gouvernement, sans photo, sont acceptables du fait que Transports Canada reconnaît que ce ne sont pas tous les passagers voyageant au Canada qui ont une pièce d'identité avec photo délivrée par un gouvernement. Cela dit, les transporteurs aériens peuvent exiger des passagers qu'ils aient avec eux une pièce d'identité avec photo délivrée par un gouvernement pour les vols internationaux, suivant les lois et les règlements applicables du pays de destination.

Designation process

An advisory group, chaired by Transport Canada, will convene as required to receive and review intelligence on persons who are assessed by the originators of this intelligence to pose an immediate threat to aviation security, should they board an aircraft. The advisory group, working with the benefit of legal advice, is responsible for ensuring that the information supporting a designation for a specified person is accurate, up-to-date and as complete as possible. The advisory group will make recommendations to the Minister concerning the designation of individuals, or the removal of the designation.

The assessment of whether an individual poses a threat to aviation security will include an evaluation of whether there is a reasonable expectation that the person would commit an act of unlawful interference in civil aviation should they be permitted to board an aircraft. The act of unlawful interference would constitute an offence under the Canadian *Criminal Code*. Assessments will be done on a case-by-case basis using public and classified information. Classified information will flow from CSIS, which collects information based on the provisions of the *Canadian Security Intelligence Service Act*, and from the RCMP, which collects information based on the *Criminal Code*.

Under the Passenger Protect Program, CSIS and the RCMP will collect and use information and receive intelligence from foreign and multilateral intelligence and law enforcement agencies on individuals who might pose a threat to aviation security. Pursuant to privacy requirements, memoranda of understanding between CSIS, the RCMP and Transport Canada will be concluded to facilitate the exchange of intelligence with Transport Canada for the purpose of identifying specified persons and protecting the personal information of Canadians.

The Minister will form an opinion on listing an individual based on information provided by the advisory group. The information on each individual will be considered on its own merits and an individual denied access to an aircraft on the basis of an emergency direction issued as part of the program will have access to a reconsideration mechanism.

Transport Canada will hold, control and manage the names of specified persons. The composition of the advisory group may differ from case to case, depending on circumstances, but could include a senior officer of CSIS, a senior officer of the RCMP, a manager from Transport Canada's Intelligence Branch, other Transport Canada officials as required and representatives from any other relevant Canadian government department or agency as required.

The ability to act quickly in emergency situations is an important aspect of the Passenger Protect Program. The advisory group should be able to rapidly assess available information and make recommendations to the Minister, or a designated official, to add or to remove a name.

Designating persons as specified persons will be a dynamic process, with review based on intelligence information. Transport Canada will review specified persons information as required, or at least every 30 days.

Processus de désignation

Un groupe consultatif, présidé par Transports Canada, se réunira au besoin pour examiner les renseignements fournis sur des personnes considérées comme un danger pour la sûreté du transport aérien si ces personnes montaient à bord d'un avion. Le groupe consultatif, fort de conseils juridiques, est chargé de vérifier l'exactitude, l'actualité et l'intégralité des renseignements fournis à l'appui de la désignation d'une personne. Il formulera des recommandations au ministre à l'égard de la désignation d'une personne ou de l'annulation de sa désignation.

Pour déterminer si une personne pose un danger immédiat pour la sûreté du transport aérien, il faudra notamment établir s'il est raisonnable de craindre que cette personne commette un acte d'interférence illicite avec l'aviation civile si on la laissait monter à bord d'un avion. Tout acte d'interférence illicite constitue une infraction en vertu du *Code criminel* du Canada. Les évaluations seront faites au cas par cas et fondées sur de l'information publique et sur des renseignements classifiés. Ces derniers proviendraient du SCRS, qui recueille des renseignements en vertu des dispositions de la *Loi sur le Service canadien du renseignement de sécurité*, et de la GRC, qui recueille des renseignements en vertu du *Code criminel*.

Dans le cadre du Programme de protection des passagers, le SCRS et la GRC recueilleront des informations et recevront de services de renseignement et d'organismes étrangers et multilatéraux chargés de l'application des lois des informations qu'ils utiliseront dans le cas des personnes pouvant poser un danger pour la sûreté du transport aérien. En vertu des exigences relatives à la protection de la vie privée, le SCRS, la GRC et Transports Canada signeront des protocoles d'entente pour faciliter l'échange de renseignements de sécurité avec le Ministère, dans le but d'identifier des personnes précisées et de protéger les renseignements personnels des Canadiens.

À la lumière de l'information fournie par le groupe consultatif, le ministre établira si une personne doit figurer sur la liste des personnes précisées. Les renseignements concernant une personne seront examinés en fonction de leur pertinence, et toute personne à qui l'on refuserait de monter à bord d'un avion en vertu d'une directive d'urgence émise en vertu du programme pourra se prévaloir d'un mécanisme de réexamen.

Transports Canada assurera la gestion et le contrôle de la liste des personnes précisées. La composition du groupe consultatif pourrait différer d'un cas à un autre, selon les circonstances. Cependant, le groupe pourrait compter un cadre supérieur du SCRS, un cadre supérieur de la GRC, un gestionnaire à la Direction des renseignements de Transports Canada, d'autres fonctionnaires de Transports Canada, au besoin, et des représentants de tout ministère ou organisme intéressé du gouvernement du Canada, au besoin.

La capacité d'intervenir rapidement en situation d'urgence est un des aspects importants du Programme de protection des passagers. Le groupe consultatif devrait être en mesure d'évaluer rapidement l'information disponible et de faire des recommandations au ministre ou à un fonctionnaire désigné en ce qui concerne l'ajout ou le retrait d'un nom sur la liste des personnes précisées.

La désignation de personnes précisées sera un processus dynamique, et le réexamen de toute décision sera basé sur des renseignements de sécurité. Transports Canada examinera les renseignements relatifs aux personnes précisées, au besoin ou tous les 30 jours au moins.

Emergency directions

In order to deny boarding to a person who poses an immediate threat to aviation security, Transport Canada will issue two Emergency Directions: one to the air carrier directing it not to allow the person to board, and one directing the person not to board. The Emergency Direction for the air carrier will be provided prior to flight. The air carrier will inform the individual that an Emergency Direction has been issued, and, when possible, indicate how the individual can contact Transport Canada to get a copy of the Emergency Direction, and provide guidance on how to pursue a review or reconsideration.

False positives

Steps have been taken in designing the process to minimize the risk of false matches of persons with the same or similar names to someone on the list. Using in-person identification, providing date of birth to air carriers and requiring Transport Canada to make the no-board determination all will reduce the risk of false positive matches. However, should such a situation arise, passengers may seek recourse when an Emergency Direction is issued due to a mistake at some stage of the process. In a case where there is a mistake and an Emergency Direction has been issued to a false positive, once the individual notifies Transport Canada and confirms that they are not the person who had been specified, the Department will work with the individual and the air carrier to solve the problem as soon as possible. The nature of the problem will be investigated and follow-up action will be taken, including a notation indicating that a false positive exists for a particular name. The individual will be contacted, informed of the error, and advised how to avoid misidentification on future flights.

Methods of review for specified persons

Specified persons who attempt to board a flight and receive an Emergency Direction may, if they object to this decision, pursue an internal review or reconsideration of their case. The first step would be a submission for reconsideration to Transport Canada's Office of Reconsideration (OOR), which will review the application and validate the information through appropriate sources. The goal is to provide a non-judicial, efficient mechanism for any member of the public to have their case reviewed by persons independent of those who made the original recommendation.

Once the OOR confirms the identity of the individual and that they have been assessed as posing an immediate threat to aviation security, the file will be forwarded to an independent external advisor. The advisor would be tasked with reviewing the decision to place a person on the list. A report would be prepared for the OOR for consideration by the Minister, or a designated officer of the Department. If the OOR recommends that the individual retain their designation as a specified person, and the Minister concurs, Transport Canada will send a letter to the applicant advising of the decision. If the OOR recommends that the specified person designation be revoked, and the Minister or a designated officer of the Department agrees, this will be done and the individual will be informed of the decision.

Directives d'urgence

Pour pouvoir refuser l'embarquement à une personne qui pose un danger immédiat pour la sûreté du transport aérien, Transports Canada émettra deux directives d'urgence : la première adressée au transporteur aérien, pour lui enjoindre de ne pas accepter cette personne à bord, et la seconde, à la personne elle-même, pour l'aviser de ne pas monter à bord. La directive visant le transporteur serait donnée avant le vol. Le transporteur avisera la personne qu'une directive a été émise et, lorsque la chose est possible, précisera la démarche qu'elle doit suivre pour demander une copie de la directive à Transports Canada et lui fournira des renseignements quant à une demande de réexamen ou de réévaluation.

Erreurs d'identification

Dans la conception du processus, on a pris des mesures pour réduire les risques de faux appariements de personnes portant le même nom ou un nom semblable à celui d'une personne figurant sur la liste. En procédant à l'identification en personne du passager concerné, en fournissant une date de naissance aux transporteurs aériens et en demandant à Transports Canada d'émettre la décision de ne pas monter à bord, on réduira le risque d'un appariement erroné. Cependant, si une telle situation se produisait, les passagers pourraient se prévaloir de certains recours si, par erreur, ils faisaient l'objet de directives d'urgence à une étape donnée du processus. Si des directives d'urgence étaient données suite à une identification erronée, dès que la personne visée communiquerait avec Transports Canada et confirmerait que son identité n'est pas celle de la personne dont le nom figure sur la liste des personnes précisées, le Ministère aiderait la personne visée et le transporteur aérien à résoudre le problème dans les meilleurs délais. Il ferait enquête pour établir la nature du problème et mettrait en place des mesures de suivi. Transports Canada prendrait, entre autres, note de l'erreur d'identification dans le cas d'un nom en particulier et communiquerait avec la personne visée pour l'informer de l'erreur et pour lui indiquer comment éviter les erreurs d'identification au moment de prendre l'avion.

Processus de réévaluation pour les personnes précisées

Les personnes précisées qui tenteraient sans succès de monter à bord d'un avion et qui recevraient des directives d'urgence pourraient, si elles s'opposent à la décision, se prévaloir d'un processus de réexamen ou de réévaluation interne de leur cas. La première étape consiste à adresser une demande au Bureau de réexamen (BR) de Transports Canada. Ce dernier analysera la demande et vérifiera les renseignements auprès de sources appropriées. Le but est de fournir à n'importe quel membre du public un mécanisme non judiciaire et efficace pour lui permettre de faire examiner son cas par des personnes indépendantes de celles qui ont fait la recommandation initiale.

Une fois que le BR a confirmé l'identité de la personne précisée et qu'il a déterminé que cette personne représente un danger immédiat pour la sûreté du transport aérien, le dossier sera transmis à un conseiller externe indépendant. Le conseiller serait chargé de revoir la décision de placer une personne sur la liste. Un rapport serait rédigé et soumis au ministre ou à un fonctionnaire autorisé du Ministère. Si le BR recommande que le nom d'une personne demeure sur la liste des personnes précisées et que le ministre accepte cette décision, Transports Canada la communiquera par écrit au demandeur. Cependant, si le BR recommande que la désignation soit annulée et que le ministre ou un fonctionnaire autorisé du Ministère approuve cette décision, le nécessaire sera fait et la personne visée en sera informée.

The OOR will utilize the services of a small number of Transport Canada officials with security clearances. The OOR will make use of external independent advisors with security clearances that would be called in to review cases. Other OOR functions would include keeping records about complaints received, managing the reconsideration requests so they are dealt with in a timely manner, and responding to correspondence from, or concerns expressed by, the public. The OOR will regularly report publicly on its activities, while maintaining the confidentiality of specific information.

The intent of the OOR is to provide the public with an efficient means of review. However, individuals may also have, in some cases, the option of complaining to the Security Intelligence Review Committee (SIRC), the Commission for Public Complaints against the RCMP (CPC), or the Canadian Human Rights Commission, where the request would be handled according to normal procedures. Individuals have the further option of taking the case to Federal Court for judicial review.

Coming into force and implementation

The IS Regulations come into force on June 18, 2007.

Alternatives

Option 1: Status quo

The advantage of maintaining the status quo lies in avoiding regulation and enforcement, and consequent costs. The disadvantage is that in the absence of a regulatory framework ensuring that individuals who pose an immediate threat to passengers and the public are denied boarding, international commitments for passenger assessment will not be achieved and the beneficial effects of the program will be lost. Accordingly, this option was rejected.

Option 2: Voluntary program

The advantage of a voluntary program lies in avoiding much regulation and enforcement, keeping costs to Government low. However, in the absence of a regulatory framework to support the program, there is a low confidence that all air carriers would achieve full compliance. In addition, some resources would still be required to ensure that the voluntary program was fully implemented, so costs to Transport Canada would be the same as for the program in option 3, with much lower effectiveness. As this option was not considered to provide a meaningful enhancement of aviation security, this option was rejected.

Option 3: Passenger protect

The Passenger Protect Program, with the proposed IS Regulations, has the advantages of enhancing aviation security in a manner that is consistent with international practices and developments, respecting the privacy of Canadians and avoiding an undue burden on industry. In addition, the Program would be a significant step toward achieving the goal of developing a comparable approach to passenger assessment, which the Security and Prosperity Partnership identified as a milestone for improved aviation security. Although there are costs associated with the

Le BR fera appel aux services d'un petit nombre de fonctionnaires de Transports Canada ayant une habilitation de sécurité. Le BR retiendra les services de conseillers externes indépendants ayant une habilitation de sécurité à qui il ferait appel pour le réexamen des cas. Le BR assurerait également la tenue des dossiers concernant les plaintes, la gestion des demandes de réexamen de manière à y répondre rapidement ainsi que le suivi des communications du public ou des préoccupations exprimées par ce dernier. Le BR publiera régulièrement un rapport sur ses activités tout en gardant confidentiels des renseignements précis.

Le but du BR est de fournir au public un moyen efficace pour demander un réexamen. Cependant, les personnes précisées pourront également, dans certains cas, porter plainte au Comité de surveillance des activités de renseignement de sécurité (CSARS), à la Commission des plaintes du public contre la GRC (CPP) ou à la Commission canadienne des droits de la personne, où leur demande serait traitée conformément aux procédures habituelles. Il sera également possible de demander une révision judiciaire à la Cour fédérale.

Entrée en vigueur et application

Le Règlement CI entrera en vigueur le 18 juin 2007.

Solutions envisagées

Option 1 : statu quo

Le statu quo offre l'avantage d'éviter de prendre un règlement, d'avoir à l'appliquer et d'avoir à faire face à tous les frais qui en découlent. Toutefois, son désavantage est qu'en l'absence d'un cadre réglementaire assurant que toute personne considérée comme constituant un danger immédiat pour les passagers et pour le public ne puisse monter à bord d'un avion, les engagements internationaux concernant le contrôle des passagers ne seraient pas respectés et les effets positifs du programme seraient anéantis. Par conséquent, cette option a été rejetée.

Option 2 : programme de participation volontaire

La participation volontaire offre l'avantage d'éviter la prise d'un grand nombre de règlements et leur application, ce qui signifie que le gouvernement ferait face à des coûts moins élevés. Cependant, en l'absence de cadre réglementaire pour appuyer le programme, on doute que l'ensemble des transporteurs aériens appliquerait ce programme dans sa totalité. De plus, certaines ressources sont encore nécessaires pour assurer la mise en œuvre intégrale du programme volontaire. Par conséquent, Transports Canada devrait faire face aux mêmes coûts que pour le programme envisagé à l'option 3, mais avec une efficacité nettement inférieure. Comme on estime que la participation volontaire ne devrait pas accroître de façon notable la sûreté du transport aérien, cette option a été rejetée.

Option 3 : Programme de protection des passagers

Jumelé au Règlement CI, le Programme de protection des passagers offre l'avantage d'accroître la sûreté du transport aérien de façon conforme aux développements et aux normes internationales, de respecter l'intégrité des renseignements personnels des Canadiens et d'éviter d'imposer un fardeau indu à l'industrie. En outre, le programme constituerait une mesure importante dans la réalisation du but, qui est d'élaborer une approche comparable à la vérification des passagers; cette mesure est considérée par le Partenariat pour la sécurité et la prospérité comme une étape clé

Program, these are not significant when compared to benefits. Accordingly, adoption of this option is recommended.

Benefits and costs

Benefits

There are a number of benefits to the IS Regulations. First, they will reduce the risk of an aviation security incident. While it is difficult to quantify the reduction in risk that will result from the implementation of the IS Regulations, security authorities in foreign governments and international organizations have identified similar programs as essential security tools. The Canadian Border Services Agency and its predecessors have identified hundreds of individuals representing a serious threat to Canada's security through a program that identifies specific individuals.

In the worst case, an aviation security incident could result in a similarly devastating loss of life, destruction of property and damage to the environment as occurred during the attacks of September 11, 2001. Impacts to the Canadian economy could be expected to be direct and indirect. Indirect impacts are measured by the impacts one economic sector has on others through its demands on those sectors' goods and services as inputs for its own production processes.

In 2004, Canadian commercial aviation industries accounted for \$3.78 billion (all figures in 1997 dollars), or approximately 0.4% of GDP. International air commodity trade totalled \$79 billion. Over all modes of transportation, Canada's commodity trade with the U.S. totalled \$557 billion.

Based on the events of September 11, 2001, it could be anticipated that a major aviation security incident could result in a shutdown of the aviation sector, with major impacts on other modes of transportation. This would impact passenger volumes, which could then take two to three years to return to previous levels. This would also impact airports as carriers adjusted flights to reflect lower demand levels, as well as Nav Canada. It is also reasonable to expect that there would be significant new expenses to government and industry to satisfy the requirements of international partners. A minor incident, such as use of the Canadian aviation system as a conduit by persons representing a threat to international aviation security, could have impacts ranging from a partial shutdown of the aviation sector to a complete shutdown.

Benefits to the program could include increased passenger confidence in aviation transportation and greater efficiency in identifying immediate threats to aviation security, thus increasing security overall. The relative security benefit of the program is even greater for flights to Canada from some foreign countries where other aviation security standards, such as physical screening, are weaker than standards in Canada.

dans le renforcement de la sûreté du transport aérien. Certains coûts seraient liés au programme, mais ils ne sont pas considérables si on les compare aux avantages. Par conséquent, il est recommandé de retenir cette option.

Avantages et coûts

Avantages

Le Règlement CI offre de nombreux avantages. En premier lieu, il réduira le risque d'incidents liés à la sûreté du transport aérien. Il est difficile de quantifier la réduction du risque découlant de la mise en œuvre du Règlement CI, mais les autorités de sûreté des gouvernements étrangers et les organisations internationales considèrent certains programmes similaires comme des outils essentiels à la sûreté. Dans le cadre d'un programme de désignation d'individus, l'Agence des services frontaliers du Canada et ses prédécesseurs ont précisé des centaines de personnes qui posent une menace sérieuse à la sûreté du Canada en utilisant un programme qui identifie des personnes en particulier.

Dans le pire des cas, un incident lié à la sûreté du transport aérien pourrait entraîner des pertes de vie, la destruction de biens et des dommages environnementaux comparables à ceux des attaques du 11 septembre 2001. Un tel incident aurait vraisemblablement des répercussions directes et indirectes sur l'économie canadienne. Les répercussions indirectes sont évaluées en fonction de l'incidence qu'un secteur de l'économie a sur d'autres, soit d'après la demande d'un secteur donné pour les produits et les services des autres secteurs comme intrants à son processus de production.

En 2004, les activités des industries du secteur canadien de l'aviation commerciale représentaient 3,78 milliards de dollars (tous les chiffres sont en dollars de 1997), soit approximativement 0,4 % du PIB. Les échanges commerciaux internationaux du Canada effectués par transport aérien totalisaient 79 milliards de dollars et les échanges avec les États-Unis, tous modes de transport compris, se chiffraient à 557 milliards de dollars.

À la lumière des événements du 11 septembre 2001, on peut prévoir qu'un incident grave lié à la sûreté du transport aérien pourrait entraîner une interruption complète des activités du secteur de l'aviation et aurait des répercussions importantes sur les autres modes de transport. Cela affecterait le volume de passagers, qui pourrait prendre de deux à trois ans avant de revenir aux niveaux antérieurs. La situation affecterait également les aéroports, car les transporteurs modifieraient les vols en fonction de la baisse de la demande. NAV CANADA serait elle aussi visée. De plus, il est raisonnable de s'attendre à ce que le gouvernement et l'industrie aient à faire face à des dépenses considérables pour répondre aux exigences de nos partenaires internationaux. Un incident mineur, comme l'utilisation du système de transport aérien canadien par des personnes considérées comme une menace à la sûreté du transport aérien sur la scène internationale, pourrait avoir des répercussions allant d'une interruption partielle à totale des activités du secteur de l'aviation.

Entre autres avantages, le programme pourrait accroître la confiance des voyageurs à l'égard du transport aérien et l'efficacité en matière d'identification immédiate des menaces à la sûreté du transport aérien, donc du resserrement de la sûreté en général. L'avantage relatif en matière de sûreté du programme est encore plus grand en ce qui a trait aux vols en partance de certains pays étrangers vers le Canada, pays étrangers où les normes de sûreté du transport aérien, telles que le contrôle physique, sont moins sévères que celles du Canada.

Costs

The cost to the Government of Canada for the implementation of the IS Regulations and the Passenger Protect Program is \$13.8 million over five years, and \$2.9 million per year ongoing. Implementation expenses include policy and regulatory development, maintenance of data pertaining to specified persons, negotiation and implementation of memoranda of understanding with air carriers, awareness campaigns, training, oversight of air carriers, and the establishment of a 7/24 capacity to receive calls and respond, and maintenance of the OOR.

Costs to air carriers are expected to be low and are accepted by the industry. Cost will include establishment of communications links to Transport Canada, follow-on computer software adjustments, time required to check passenger names against the names of specified persons, and to resolve possible matches.

Costs to aerodrome operators are expected to be negligible as the low number of expected occurrences should not require increases to police response capabilities at aerodromes.

Cost-benefit comparison

While it is impossible to precisely determine the costs and benefits to a security program such as Passenger Protect, the importance of the aviation industry, the modest cost of the program and the consequences of a failure in aviation security clearly indicate that the costs of the program are far outweighed by the benefits. The catastrophic human, economic and environmental consequences of a serious aviation transportation security incident would extend far beyond the aviation sector, affecting road, rail and marine transportation, as well as cross-border trade with the U.S.

Environmental impacts

Transport Canada completed a Preliminary Environmental Scan to determine whether important environmental effects (positive and adverse) are likely at a strategic or conceptual level as a result of the IS Regulations. Results of the scan indicate that the IS Regulations are not likely to result in adverse environmental effects, and as such, none of the regulatory provisions would require a substantial environmental assessment under the *Canadian Environmental Assessment Act*.

A key indirect positive outcome for the environment can be expected from the reduction in the risk of a major security breach or event (e.g. terrorist attack) with catastrophic environmental and human consequences. Overall, any hardships experienced by persons are considered minimal compared to the national interest in protecting passengers on aircraft, employees and members of the public from the potential devastating consequences of the acts of terrorism, and from potential sabotage or other acts, accidents, or other incidents of a similar nature.

Coûts

La mise en œuvre du Règlement CI et du Programme de protection des passagers devrait coûter au gouvernement du Canada 13,8 millions de dollars sur cinq ans et 2,9 millions de dollars par année par la suite. Les frais de mise en œuvre comprennent notamment l'élaboration de politiques et de règlements, la gestion des données sur les personnes précisées, la négociation et la mise en œuvre de protocoles d'entente avec les transporteurs aériens, des campagnes de sensibilisation, des activités de formation et le contrôle des transporteurs aériens ainsi que la mise sur pied d'une capacité de recevoir des appels et d'y répondre 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 et le fonctionnement du BR.

On prévoit des coûts minimes pour les transporteurs aériens et on sait déjà que l'industrie les accepterait. Ces coûts comprendraient notamment l'établissement de liens de communication avec Transports Canada, la mise au point future des logiciels d'ordinateur, le temps nécessaire pour contrôler l'identité des passagers d'après la liste des personnes précisées et le traitement des cas éventuels de correspondance d'identité.

Les coûts que devront assumer les exploitants d'aérodromes devraient être négligeables étant donné que le faible nombre d'événements prévus ne devrait pas nécessiter une augmentation de la capacité d'intervention policière aux aérodromes.

Comparaison coûts-avantages

Il est impossible d'établir les coûts et les avantages exacts d'un programme de sûreté comme le Programme de protection des passagers, mais l'importance de l'industrie de l'aviation, le modeste coût du programme et les conséquences d'une faille au chapitre de la sûreté du transport aérien indiquent clairement que les avantages du programme dépassent largement les coûts. Les conséquences catastrophiques sur les plans humain, économique et environnemental d'un incident grave lié à la sûreté du transport aérien iraient bien au-delà du secteur de l'aviation et toucheraient le transport routier, ferroviaire et maritime, sans compter qu'elles affecteraient le commerce transfrontière avec les États-Unis.

Impact sur l'environnement

Transports Canada a réalisé une évaluation environnementale préliminaire (EEP) afin de déterminer si le Règlement CI aura des répercussions environnementales importantes (positives et négatives) à un niveau stratégique ou conceptuel. L'EEP révèle que le Règlement CI ne devrait avoir aucune incidence environnementale. Compte tenu de cette conclusion, aucune des dispositions réglementaires n'exigera une évaluation environnementale poussée en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*.

On peut s'attendre à ce que la réduction du risque d'atteinte grave à la sûreté ou d'incident sérieux lié à celle-ci (par exemple un attentat terroriste) qui aurait des répercussions environnementales catastrophiques sur les plans environnemental et humain ait une incidence positive importante sur l'environnement. Dans l'ensemble, on considère que les inconvénients que subiraient les personnes seraient minimes si on les compare à l'enjeu national que représente la protection des passagers et des membres d'équipage à bord des avions ainsi que des employés et des membres du public contre les conséquences dévastatrices que pourraient avoir des actes de terrorisme, des actes de sabotage ou tout autre acte subversif, accident ou autres incidents de nature similaire.

Privacy impacts

In accordance with the Privacy Impact Assessment Policy of the Treasury Board of Canada, a privacy impact assessment (PIA) was conducted to identify the privacy and security related risks that are associated with its operation of the Passenger Protect and find ways to mitigate those risks. In addition, the observations and recommendations of the Office of the Privacy Commissioner of Canada were considered during the privacy impact assessment process, and addressed by Transport Canada in the design of the program.

The findings of the PIA are as follows:

- It was readily apparent that Transport Canada wished to incorporate privacy as a core element of the Passenger Protect Program. For example, Transport Canada intends to limit the use of program-related personal information to only one legislated purpose, namely to reduce potential threats to transportation security. In addition, Transport Canada officials have undertaken extensive consultations with stakeholders to ensure that privacy considerations are included in program design, and have consulted with the Office of the Privacy Commissioner for their comments.
- For all risks, mitigation measures have been suggested for consideration and possible incorporation into the program. This process of managing privacy risks is iterative in nature and, consequently, subsequent PIAs should be performed at various milestones throughout the project's life cycle. Consideration should also be given to continuing consultations with the Office of the Privacy Commissioner of Canada, which can also provide valuable feedback for incorporation into the design of the Passenger Protect Program.

Mitigation strategies for risks identified by the PIA have been identified and have been implemented, and are in the process of being implemented, or will be implemented at the appropriate stage of program development. Of note:

- Information pertaining to specified persons made available to air carriers will not contain anything more than the full name (including applicable aliases), date of birth and gender, to the extent known or received by Transport Canada. These data elements are necessary to avoid false positives.
- Transport Canada intends to ensure that the memoranda of understanding with CSIS and the RCMP contain all the necessary privacy-enhancing provisions. Transport Canada also intends to develop memoranda of understanding with all affected air carriers. These will include provisions on quality assurance, the protection of names of persons identified as specified persons, and audits to be conducted by Transport Canada at regular intervals.
- The IS Regulations state that no person shall disclose any information respecting the specified person that was provided to the air carrier by the Minister including the person's name, date of birth and gender as well as the fact that he or she was specified. Access to the information must be restricted to air carrier employees, agents or contractors who require that access to carry out their duties.

Incidence sur la protection des renseignements personnels

Conformément à la Politique d'évaluation des facteurs relatifs à la vie privée du Conseil du Trésor du Canada, une évaluation des facteurs relatifs à la vie privée (EFVP) a été effectuée pour établir les risques que pose l'application du Programme de protection des passagers en matière de protection des renseignements personnels et de sûreté et pour trouver des moyens d'y pallier. En outre, les observations et les recommandations du Commissariat à la protection de la vie privée du Canada ont été examinées au cours de l'EFVP et Transports Canada en a tenu compte dans la conception du programme.

L'EFVP a notamment permis de conclure ce qui suit :

- Il ressort clairement que Transports Canada souhaite que la protection de la vie privée soit un élément central du Programme de protection des passagers. Transports Canada entend notamment limiter l'utilisation des renseignements personnels obtenus dans le cadre du programme à une seule fin entérinée par la Loi, en l'occurrence la réduction des menaces à la sûreté du transport. En outre, les dirigeants de Transports Canada ont entrepris de vastes consultations auprès des intervenants pour que les questions liées à la protection de la vie privée soient prises en compte dans la conception du programme. Par surcroît, ils ont demandé une rétroaction du Commissariat à la protection de la vie privée du Canada.
- À l'égard de tous les risques, on a suggéré des mesures d'atténuation susceptibles d'être incluses dans le programme. Comme la gestion des risques liés à la protection de la vie privée est itérative par nature, il faudrait effectuer des évaluations des facteurs relatifs à la vie privée à diverses étapes du cycle de vie du projet. Il faudrait également envisager de poursuivre les consultations auprès du Commissariat à la protection de la vie privée du Canada, dont la rétroaction peut être très utile dans la conception du Programme de protection des passagers.

Transports Canada a pris bonne note des mesures d'atténuation des risques énoncées dans l'EFVP, les a déjà mises en œuvre et est sur le point de le faire ou le fera à l'étape voulue de l'élaboration du programme. Il importe de signaler que :

- Les renseignements fournis aux transporteurs aériens concernant des personnes précisées se limiteront au nom complet (y compris les noms d'emprunt s'il y a lieu), à la date de naissance et au sexe, tels que Transports Canada les connaît ou en a été informé. Ces données sont nécessaires pour éviter les erreurs d'identification.
- Transports Canada entend s'assurer que les protocoles d'entente qui seront conclus avec le SCRS et la GRC comporteront toutes les dispositions nécessaires à la protection des renseignements personnels. Transports Canada a également l'intention de conclure des protocoles d'entente avec tous les transporteurs aériens visés. Ces protocoles comporteront des dispositions sur l'assurance de la qualité, sur la protection de l'identité des personnes précisées et sur le droit de Transports Canada d'effectuer des vérifications à intervalles réguliers.
- Le Règlement CI dispose qu'il est interdit à toute personne de divulguer à qui que ce soit tout renseignement fourni au transporteur aérien par le ministre pour les fins du Règlement, notamment le nom, la date de naissance et le sexe d'une personne qui est précisée par le ministre et le fait qu'une personne est précisée par le ministre. L'accès aux

Regulatory burden

The IS Regulations are consistent with the principles of Smart Regulation in minimizing the regulatory burden on Canadians as much as possible, while reducing the risk of threats to the aviation transportation system. Transport Canada has consulted with industry and union representatives and other federal government departments and agencies during the development of the Regulations. Where areas of concern have arisen, they have received full consideration (see the consultation section below for details). The program has been developed keeping in mind to the greatest extent possible legal, privacy, and security considerations.

Consultation

The IS Regulations were developed based on feedback from consultations with the public via focus groups and meetings with interested groups, such as civil liberties groups, community groups, industry groups, and multilateral groups such as the Advisory Group on Aviation Security.

Stakeholder concerns and Transport Canada responses

Guidelines for designation as a specified person: Some stakeholders expressed a desire that the guidelines for designating an individual a specified person should be made public, to increase transparency and alleviate public concerns. The guidelines to be used, which Transport Canada has published, demonstrate that the program will be based on the Act.

Comparing passenger names with those of specified persons: Some industry stakeholders indicated that it was important for them to be able to compare names of passengers with those of specified persons as early in the ticketing process as possible, while others were concerned that matching names too-early in the ticketing process could lead to mistakes due to the lack of in-person verification of identity. Airlines will have the option of checking names at the time of ticket purchase if they wish. However, Transport Canada will only issue an Emergency Direction close to the time of flight as required by the Act.

Notification: It was asked whether Transport Canada could inform individuals who had been identified as a specified person. As noted above, Transport Canada explored with air carriers the options available to inform specified individuals who have entered the ticketing process that they will not be permitted to board an aircraft. However, there are several impediments to advance notification of persons who are not in the ticketing process. For specified individuals not living in Canada, it would be difficult to locate and inform such persons. In cases where the background information is classified, or there is a warrant, it would not be possible to notify the individual. The *Privacy Act* may also limit the information that could be disclosed, including information that was received from other agencies. The Department believes that by publishing the guidelines to be used for listing, the public will be well informed as to the reasons for being placed on the list.

renseignements précités doit être limité aux employés, agents ou entrepreneurs du transporteur qui ont besoin de cette information pour s'acquitter de leur tâche.

Fardeau de la réglementation

Le Règlement CI est conforme aux principes de la réglementation intelligente, car il a été élaboré de façon à réduire au minimum le fardeau réglementaire pour les Canadiens tout en réduisant les risques pouvant peser sur le système de transport aérien. Au moment de l'élaboration du Règlement, Transports Canada a consulté les représentants de l'industrie et des syndicats ainsi que ceux des ministères et organismes fédéraux. Les préoccupations qui ont été exprimées ont toutes été examinées avec soin (voir section ci-après sur la consultation). Le programme a été élaboré en tenant compte, dans la mesure du possible, des questions d'ordre juridique et reliées à la protection des renseignements personnels et à la sûreté.

Consultations

Le Règlement CI a été élaboré à partir de consultations publiques auprès de groupes de concertation et de réunions avec des groupes intéressés, notamment des groupes de défense des libertés civiles, des groupes communautaires, des groupes de l'industrie et des groupes multilatéraux comme le groupe consultatif sur la sûreté du transport aérien.

Préoccupations des intervenants et réaction de Transports Canada

Lignes directrices pour la désignation des personnes précisées : Certains intervenants ont dit souhaiter que les lignes directrices pour la désignation des personnes précisées soient rendues publiques, pour accroître la transparence et réduire les préoccupations des Canadiens. Les lignes directrices à appliquer, que Transports Canada a publiées, font la preuve que le programme est fondé sur la Loi.

Comparaison de l'identité des passagers avec la liste des personnes précisées : Certains intervenants de l'industrie ont indiqué qu'il est important pour eux de pouvoir comparer le nom des passagers avec ceux qui figurent sur la liste des personnes précisées dès que possible lors de l'établissement du billet d'avion, alors que d'autres craignaient qu'une comparaison des noms trop précoce dans le processus d'établissement des billets pourrait entraîner des erreurs, car il n'est pas possible, à ce stade, d'identifier en personne le voyageur concerné. Les compagnies aériennes auront, si elles le désirent, la possibilité de vérifier les noms au moment de l'achat des billets. Toutefois, Transports Canada n'émettra de directive d'urgence qu'à l'approche du départ, comme le prescrit la Loi.

Avis : On a demandé si Transports Canada pouvait aviser les personnes considérées comme un danger immédiat. Comme il est indiqué plus haut, Transports Canada a examiné avec les transporteurs aériens les diverses formules possibles pour aviser les personnes précisées qui sont déjà engagées dans le processus d'établissement des billets qu'il leur serait interdit de monter à bord d'un avion. Cependant, plusieurs problèmes sont liés au fait d'émettre un avis anticipé aux personnes qui ne sont pas encore engagées dans le processus d'établissement des billets. Il serait difficile de localiser et d'aviser les personnes précisées qui ne vivent pas au Canada. De plus, en présence de renseignements personnels classifiés ou de mandat, il ne serait pas possible d'aviser la personne précisée. Les dispositions de la *Loi sur la protection des renseignements personnels* peuvent également limiter les renseignements pouvant être divulgués, notamment l'information

Notification of the RCMP: Stakeholders inquired why it would be necessary to contact the RCMP National Operations Centre when no crime is being committed. Transport Canada responded that the RCMP plays a central role in the National Counterterrorism Plan.

Policing costs: Aerodrome operators believe that the program may increase demands on the police to respond to the potential increase in airline personnel's requests for police response when an Emergency Direction is issued, and are concerned that they will incur the associated policing costs. Transport Canada does not believe that the frequency of incidents will place a significant additional demand on police response capability at airports.

Police response: Unions are concerned about worker safety and have noted the need for a police response when there is a confirmed specified person. Transport Canada agrees that if a worker has any concerns about safety related to the issuing of an Emergency Direction, a police presence should be requested in the same way that it would be for other issues and incidents that would require a police presence. Further, in the case of a confirmed match, Transport Canada will be contacting the RCMP.

Denial of boarding: There were inquiries on the process of denying access to aircraft. Transport Canada indicated that airlines are already denying boarding on various grounds, but that if airlines wished they could request a security or police presence.

Liability: Industry stakeholders were concerned about false positives, and the responsibility for such errors. Transport Canada assured them that identifications would be based on more than name alone. With communication between the air carrier and the Transport Canada program officer possible on a 24-hour basis, few errors are expected.

Further consultation and awareness: Through a series of meetings commencing in 2004, Transport Canada has discussed the proposed program with air carriers and their representative organization, the Air Transport Association of Canada. Beginning in August 2005, further discussions and consultations with additional stakeholders have been undertaken and will continue as Transport Canada advances its work towards implementing Passenger Protect. Examples of stakeholders included in consultations are labour unions, police of local jurisdiction, civil liberties and community groups, additional air carriers such as foreign air carriers, and foreign governments. A public awareness campaign is planned as part of the implementation of the Passenger Protect Program. In addition, awareness and training material will be developed to train air carrier personnel.

provenant d'autres organismes. Le Ministère croit que la publication des lignes directrices à appliquer permettra au public de bien comprendre les raisons invoquées pour mettre une personne sur la liste.

Avis à la GRC : Certains intervenants ont demandé pourquoi il est nécessaire de communiquer avec le Centre national des opérations de la GRC en l'absence d'infraction ou de crime. Transports Canada a répondu que la GRC joue un rôle central dans le Plan national de lutte contre le terrorisme.

Coûts des services de police : Les exploitants d'aérodromes estiment que le programme pourrait faire accroître la demande de services de police pour qu'ils soient en mesure de répondre à l'augmentation potentielle des demandes formulées par le personnel des compagnies aériennes en vue d'une intervention policière en cas de réception d'une directive d'urgence. Ils s'inquiètent aussi de devoir assumer les coûts de ces services de police. Transports Canada ne croit pas que la fréquence des incidents exercera des pressions additionnelles significatives sur la capacité d'intervention des corps de police aux aéroports.

Intervention policière : Les syndicats sont préoccupés par la sécurité des travailleurs et ont mentionné la nécessité d'une intervention policière si la présence d'une personne précisée est confirmée. Transports Canada convient que si un travailleur a des inquiétudes quelconques liées à la sécurité découlant de la prise d'une directive d'urgence, il doit demander une présence policière, tout comme il le ferait pour toute autre question ou tout autre incident nécessitant une intervention policière. En outre, dans le cas d'un résultat positif, Transports Canada communiquera avec la GRC.

Refus d'embarquement : Certaines enquêtes ont été menées sur le processus de refus d'embarquement à bord d'un avion. Transports Canada a indiqué que les compagnies aériennes refusent déjà l'embarquement pour divers motifs, mais que si elles le souhaitent, elles peuvent demander la présence d'un agent de sécurité ou d'un policier.

Responsabilité : Certains intervenants de l'industrie craignent les erreurs d'identification et la responsabilité qui y est liée. Transports Canada les a assurés que l'identification ne reposera pas uniquement sur le nom d'une personne. Comme le transporteur aérien peut communiquer avec un agent du programme de Transports Canada 24 heures sur 24, on prévoit peu d'erreurs.

Poursuite des consultations et de la sensibilisation : Dans le cadre d'une série de réunions qui ont commencé en 2004, Transports Canada présente le programme proposé aux transporteurs aériens et à l'organisation qui les représente, en l'occurrence l'Association du transport aérien du Canada. Depuis août 2005, Transports Canada tient des discussions et des consultations avec d'autres intervenants et continuera à en tenir au fur et à mesure que progresse le travail en vue de la mise en œuvre du Programme de protection des passagers. Au nombre des intervenants qui ont participé aux consultations mentionnés des syndicats, les services policiers locaux, des groupes de défense des libertés civiles et des groupes communautaires, d'autres transporteurs aériens, notamment les transporteurs aériens étrangers, et des gouvernements étrangers. Une campagne de sensibilisation du public est prévue dans le cadre de la mise en œuvre du Programme de protection des passagers. De plus, on préparera des outils de formation et de sensibilisation pour former le personnel des compagnies aériennes.

Pre-publication results

The *Identity Screening Regulations* were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on October 28, 2006. A total of 19 submissions were received. Transport Canada has reviewed and considered these comments. Many of the comments received were related to the program generally, but not to the Regulations specifically. Technical comments received from industry stakeholders will be responded to individually, or through industry associations, in a timely manner by Transport Canada.

Transport Canada received questions and comments relating to the requirements for government-issued identification, and the requirement to screen passengers at the boarding gate. Requiring identification at the boarding gate is considered reasonable to confirm identity and prevent those who may pose an immediate threat to aviation security from boarding a plane. Documentation will be produced to inform the public about the need to bring identification issued by the federal government, or the government of a Canadian province or territory, to the airport when planning to board a flight. In addition to developing public awareness information including pamphlets and posters, the government will work with air transportation partners to create a program that enhances security, maintains privacy, and respects individuals.

The coming into force of the Regulations has been set as June 18, 2007 for both domestic and international operations in response to stakeholders' comments so that they could apply the Regulations consistently on all flights.

Compliance and enforcement

Transport Canada will be relying upon air carriers to implement the IS Regulations. To ensure that roles and responsibilities are fully understood, memoranda of understanding will be developed and signed with air carriers.

Air carriers may call upon police agencies of local jurisdiction for security assurance at the time the news of the Emergency Direction is delivered to the individual.

Under the Act, contraventions of the Act and the IS Regulations may be enforced by prosecution in the criminal courts or by the taking of administrative enforcement action. Under section 7.6 of the Act, relevant sections of the proposed IS Regulations may in future be designated as carrying an administrative monetary penalty if contravened.

Transport Canada will work to ensure that the Passenger Protect Program is fair, equitable and effective. The program involves graduated and progressively more severe actions concerning non-compliance. Voluntary compliance by the regulated aviation community is the preferred approach and the main objective of the program. Prosecutions will be reserved for the most serious cases. In this regard it should be noted that Transport Canada will not hesitate to consider prosecution as a first response for serious contraventions, especially those contraventions that are committed wilfully or that threaten the security of air transportation.

Résultats de la publication au préalable

Le *Règlement sur le contrôle de l'identité* a fait l'objet d'une publication au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I, le 28 octobre 2006. Un total de 19 mémoires ont été reçus. Transports Canada a examiné et pris en compte les commentaires reçus qui portaient, pour une bonne part, sur le programme en général, mais non pas sur le règlement comme tel. Transports Canada répondra dans les meilleurs délais aux commentaires techniques reçus des intervenants de l'industrie, soit individuellement ou par l'intermédiaire d'associations industrielles.

Transports Canada a été saisi de questions et d'observations au sujet des exigences applicables aux pièces d'identité délivrées par le gouvernement et de l'obligation de contrôler les passagers à la porte d'embarquement. L'exigence qui prévoit l'identification à la porte d'embarquement est considérée comme raisonnable pour confirmer l'identité et empêcher les personnes qui pourraient poser un danger pour la sûreté du transport aérien de monter à bord d'un avion. Des documents seront produits pour informer les gens qui prévoient prendre un vol de la nécessité d'amener avec eux, à l'aéroport, toute pièce d'identité délivrée par le gouvernement fédéral ou celui d'une province ou d'un territoire canadien. Outre la préparation d'information de sensibilisation du public, comme des dépliants et des affiches, le gouvernement va travailler avec des partenaires du transport aérien à la création d'un programme visant à rehausser la sûreté, à protéger la vie privée et à respecter les personnes.

L'entrée en vigueur du Règlement est prévue pour le 18 juin 2007, et ce, pour les vols intérieurs et internationaux en réponse aux observations formulées par les intervenants pour son application uniforme à tous les vols.

Respect et exécution

Transports Canada comptera sur les transporteurs aériens pour l'application du Règlement CI. Pour s'assurer que les rôles et responsabilités sont bien compris, des protocoles d'entente seront élaborés et signés avec les transporteurs.

Les transporteurs aériens pourront faire appel aux services policiers locaux pour assurer la sécurité au moment où des directives d'urgence sont communiquées à une personne.

En vertu de la Loi, toute infraction à la Loi et au Règlement CI sera passible de poursuites criminelles ou de sanctions administratives. Conformément à l'article 7.6 de la Loi, des articles pertinents du Règlement CI pourraient éventuellement être désignés à titre de disposition dont la transgression entraîne une sanction administrative pécuniaire.

Transports Canada fera le nécessaire pour que le Programme de protection des passagers soit équitable et efficace. Le programme prévoit des sanctions de sévérité progressive en cas de non-respect. L'application volontaire dans l'industrie de l'aviation réglementée est la formule préférée et le principal objectif du programme. Les poursuites seraient réservées aux cas les plus sérieux. Néanmoins, il faut noter que Transports Canada n'hésitera pas à envisager des poursuites comme mesure initiale suite à une infraction grave, particulièrement à l'égard d'infractions intentionnelles ou constituant un danger pour la sûreté du transport aérien.

Contact

Sandra Miller
A/Director
Regulatory Affairs — Security
Transport Canada
Place de Ville, Tower C, 13th Floor
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: 613-998-9605
Fax: 613-990-5046
Email: millers@tc.gc.ca

Personne-ressource

Sandra Miller
Directeur intérimaire
Affaires réglementaires — Sûreté
Transports Canada
Place de Ville, tour C, 13^e étage
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : 613-998-9605
Télécopieur : 613-990-5046
Courriel : millers@tc.gc.ca

Registration
SOR/2007-83 April 26, 2007

FOOD AND DRUGS ACT

Regulations Amending the Food and Drug Regulations (1434 — Schedule F)

P.C. 2007-606 April 26, 2007

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Health, pursuant to subsection 30(1)^a of the *Food and Drugs Act*, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Food and Drug Regulations (1434 — Schedule F)*.

Enregistrement
DORS/2007-83 Le 26 avril 2007

LOI SUR LES ALIMENTS ET DROGUES

Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues (1434 — annexe F)

C.P. 2007-606 Le 26 avril 2007

Sur recommandation du ministre de la Santé et en vertu du paragraphe 30(1)^a de la *Loi sur les aliments et drogues*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues (1434 — annexe F)*, ci-après.

REGULATIONS AMENDING THE FOOD AND DRUG REGULATIONS (1434 — SCHEDULE F)

AMENDMENT

1. Part I of Schedule F to the *Food and Drug Regulations*¹ is amended by adding the following in alphabetical order:

- Agalsidase alfa
Agalsidase alfa
- Botulinum Toxin Type B
Toxine botulinique, type B
- Laronidase
Laronidase
- Miglustat
Miglustat
- Muromonab-CD3
Muromonab-CD3
- Pegfilgrastim
Pegfilgrastim
- Pemetrexed and its salts
Pémétréxed et ses sels
- Rasburicase
Rasburicase
- Teriparatide and its salts
Tériparatide et ses sels
- Vardenafil and its salts
Vardénafil et ses sels

COMING INTO FORCE

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

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES ALIMENTS ET DROGUES (1434 — ANNEXE F)

MODIFICATION

1. La partie I de l'annexe F du *Règlement sur les aliments et drogues*¹ est modifiée par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

- Agalsidase alfa
Agalsidase alfa
- Laronidase
Laronidase
- Miglustat
Miglustat
- Muromonab-CD3
Muromonab-CD3
- Pegfilgrastim
Pegfilgrastim
- Pémétréxed et ses sels
Pémétréxed et ses sels
- Rasburicase
Rasburicase
- Tériparatide et ses sels
Tériparatide et ses sels
- Toxine botulinique, type B
Botulinum Toxin Type B
- Vardénafil et ses sels
Vardénafil et ses sels

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

^a S.C. 1999, c. 33, s. 347

¹ C.R.C., c. 870

^a L.C. 1999, ch. 33, art. 347

¹ C.R.C., ch. 870

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

This amendment adds ten medicinal ingredients to Part I of Schedule F to the *Food and Drug Regulations*.

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

The Drug Schedule Status Committee determines the necessity for prescription status for medicinal ingredients on the basis of established and publicly available criteria. These criteria include, but are not limited to, concerns related to toxicity, pharmacological properties and therapeutic uses of the ingredients.

Description of the medicinal ingredients:

1. Agalsidase alfa is an enzyme indicated for long-term replacement therapy in patients with a confirmed diagnosis of Fabry Disease (a deficiency of the enzyme alpha-galactosidase A). Individualized instructions and/or direct supervision by a practitioner are required for treatment with agalsidase alfa. The patient may also require treatment with other drugs or routine laboratory monitoring. This drug may have undesirable or severe side effects at normal therapeutic dosage levels.

2. Botulinum Toxin Type B is a paralytic agent that blocks the release of acetylcholine (ACh) at the point of contact between nerve and muscle tissue. Botulinum toxin type B is indicated for the treatment of adult patients with cervical dystonia and for the management of adult patients with cervical dystonia who are resistant to Type A toxin. Cervical dystonia is a neurological movement disorder characterized by involuntary muscle contractions of the neck that can cause abnormal posture and movement of the head and neck. Botulinum toxin type B should be administered intramuscularly by a physician experienced in the assessment and management of patients with cervical dystonia and the use of botulinum toxin preparations. The patient may also require treatment with other drugs or routine laboratory monitoring.

3. Laronidase is an enzyme used to treat the inherited metabolic disorder Mucopolysaccharidosis I (MPS I) which is characterized by a deficiency of the enzyme α -L-iduronidase. Reduced or absent α -L-iduronidase activity results in the accumulation of glycosaminoglycans substrates throughout the body and leads to widespread cellular, tissue, and organ dysfunction including stunted growth in children and reduced joint movement, i.e. Hurler syndrome. Laronidase is indicated for long-term enzyme replacement therapy in patients with MPS I to treat manifestations of the disease except those related to the central nervous system. Individualized instructions and/or direct supervision by a practitioner are required. The patient may also require treatment with other drugs or routine laboratory monitoring.

4. Miglustat is indicated for the treatment of adult patients with mild to moderate Type 1 Gaucher disease (a rare genetic disease

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

Cette modification ajoute dix ingrédients médicinaux à la partie I de l'annexe F du *Règlement sur les aliments et drogues*.

L'annexe F est une liste d'ingrédients médicinaux dont la vente est régie expressément par les articles C.01.041 à C.01.049 du *Règlement sur les aliments et drogues*. La partie I de l'annexe F énumère des ingrédients qui requièrent une ordonnance pour usage humain et pour usage vétérinaire. La partie II de l'annexe F énumère les ingrédients qui requièrent une ordonnance pour usage humain, mais qui n'en requièrent pas pour usage vétérinaire si l'étiquette l'affiche ou si la forme ne convient pas aux humains.

Le comité chargé d'examiner le statut de l'annexe de médicaments détermine la classification comme médicament sur ordonnance pour les ingrédients médicinaux, selon des critères établis et rendus publics. Ces critères incluent, entre autres, les questions de toxicité, les propriétés pharmacologiques et les usages thérapeutiques des ingrédients.

Description des ingrédients médicinaux :

1. Agalsidase alfa est indiquée pour l'enzymothérapie substitutive chez les patients ayant un diagnostic confirmé de la maladie de Fabry, laquelle est causée par une déficience de l'enzyme alpha-galactosidase A. Des instructions individualisées et/ou une supervision directe par un praticien sont requises avec l'agalsidase alfa. Le patient peut également avoir besoin d'un traitement jumelé à la prise d'autres médicaments ou qui nécessite une surveillance de routine en laboratoire. Le médicament peut provoquer des effets secondaires prononcés ou indésirables lorsqu'il est utilisé à des niveaux de dosage thérapeutique normal.

2. Laronidase est une enzyme utilisée afin de traiter les cas de mucopolysaccharidose I (MPS I), qui est un trouble héréditaire du métabolisme caractérisé par une déficience de l'enzyme α -L-Iduronidase. Une activité réduite ou absente de l'enzyme α -L-Iduronidase entraîne une accumulation de substrats de glycosaminoglycane partout dans le corps provoquant une dysfonction généralisée des cellules, des tissus et des organes, y compris un retard de croissance chez les enfants et une limitation des mouvements articulaires (c'est-à-dire la maladie de Hurler). Le laronidase est indiqué pour l'enzymothérapie substitutive à long terme chez les patients ayant un diagnostic confirmé de la maladie MPS I afin de traiter les manifestations de la maladie à l'exception de celles liées au système nerveux central. Des instructions individualisées et/ou une supervision directe par un praticien sont requises. Le patient peut également avoir besoin d'un traitement jumelé à la prise d'autres médicaments ou qui nécessite une surveillance de routine en laboratoire.

3. Miglustat est indiqué dans le traitement de patients adultes qui souffrent d'une activité légère ou modérée de la maladie de Gaucher type 1 (une maladie génétique rare qui comporte une déficience enzymatique particulière) et pour qui l'enzymothérapie substitutive n'est pas une option thérapeutique. Des instructions individualisées et/ou une supervision directe par un praticien sont requises pour le traitement avec miglustat. Le patient peut également avoir besoin d'un traitement jumelé à la prise d'autres médicaments ou qui nécessite une surveillance de routine en laboratoire. L'utilisation du miglustat peut provoquer des effets secondaires

involving a specific enzyme deficiency) for whom enzyme replacement therapy is not a therapeutic option. Individualized instructions and/or direct supervision by a practitioner are required for treatment with miglustat. The patient may also require treatment with other drugs or routine laboratory monitoring. Miglustat may have undesirable or severe side effects at normal therapeutic dosage levels.

5. Muromonab-CD3 suppresses a patient's immune system to aid in preventing tissue rejection after transplants. It is specifically indicated for the treatment of acute kidney, cardiac or liver transplant rejection, where conventional anti-rejection therapy is not effective or when conventional therapy is not recommended. Individualized instructions and/or direct supervision by a practitioner are required. The patient may also require treatment with other drugs or routine laboratory monitoring. This drug may have undesirable or severe side effects at normal therapeutic dosage levels.

6. Pegfilgrastim stimulates the growth of white blood cells and is indicated for use in adult and pediatric patients with cancer who are receiving chemotherapy, which suppresses bone marrow activity, resulting in low levels of circulating white blood cells. Pegfilgrastim can also reduce the incidence of infection in patients with some malignancies. Individualized instructions and/or direct supervision by a practitioner are required. The patient may also require treatment with other drugs or routine laboratory monitoring. This drug may have undesirable or severe side effects at normal therapeutic dosage levels.

7. Pemetrexed and its salts is a treatment for cancer. It inhibits the growth or development of malignant cancerous cells by disrupting crucial metabolic processes that are essential for cells to multiply. In combination with the drug, cisplatin, pemetrexed disodium is indicated for the first-line treatment of patients with specific malignant tumours. Individualized instructions and/or direct supervision by a practitioner are required for treatment with pemetrexed. The patient may also require treatment with other drugs or routine laboratory monitoring. Pemetrexed may have undesirable or severe side effects at normal therapeutic dosage levels.

8. Rasburicase is a strong uricolytic agent that speeds up the enzymatic oxidation of uric acid into an inactive and soluble metabolite. Rasburicase is indicated for the treatment and prevention of excess uric acid in the blood in pediatric and adult cancer patients. Rasburicase should be administered only under the supervision of a physician who is experienced in the use of cancer chemotherapeutic agents. The patient may also require treatment with other drugs or routine laboratory monitoring. This drug may have undesirable or severe side effects at normal therapeutic dosage levels.

9. Teriparatide and its salts helps to stimulate bone formation and is indicated for the treatment of men or women with severe osteoporosis. Teriparatide acts in the regulation of bone metabolism and on the reabsorption of calcium and phosphate in the kidneys. Individualized instructions and/or direct supervision by a practitioner are required. The patient may also require treatment with other drugs or routine laboratory monitoring.

10. Vardenafil and its salts is indicated for treatment of erectile dysfunction. Individualized instructions and/or direct supervision by a practitioner are required. There is a narrow margin of safety between the therapeutic and toxic doses and there may be undesirable or severe side effects at normal therapeutic dosage levels.

prononcés ou indésirables lorsqu'il est utilisé à des niveaux de dosage thérapeutique normal.

4. Muromonab-CD3 est un anticorps qui a pour effet d'inhiber le système immunitaire du patient afin d'aider à prévenir le rejet de tissus à la suite d'une transplantation. Il est particulièrement indiqué dans le traitement du rejet aigu de greffe rénale, de greffe cardiaque ou de greffe du foie dans les cas où le traitement immunosuppresseur classique n'est pas efficace ou lorsque le traitement traditionnel est contre-indiqué chez le patient. Des instructions individualisées et/ou une supervision directe par un praticien sont requises. Le patient peut également avoir besoin d'un traitement jumelé à la prise d'autres médicaments ou qui nécessite une surveillance de routine en laboratoire. Le médicament peut provoquer des effets secondaires prononcés ou indésirables lorsqu'il est utilisé à des niveaux de dosage thérapeutique normal.

5. Pegfilgrastim stimule la croissance des globules blancs et est indiqué pour les patients adultes et pédiatriques atteints du cancer et qui reçoivent des traitements de chimiothérapie, lesquels empêchent le fonctionnement de la moelle osseuse, ce qui a pour conséquence d'entraîner de faibles concentrations de globules blancs qui circulent dans le sang. Le pegfilgrastim peut également diminuer l'incidence de l'infection chez les patients qui présentent des tumeurs malignes. Des instructions individualisées et/ou une supervision directe par un praticien sont requises. Le patient peut également avoir besoin d'un traitement jumelé à la prise d'autres médicaments ou qui nécessite une surveillance de routine en laboratoire. Le médicament peut provoquer des effets secondaires prononcés ou indésirables lorsqu'il est utilisé à des niveaux de dosage thérapeutique normal.

6. Pémétrexed et ses sels est un traitement pour le cancer. Il empêche la croissance ou la propagation des cellules cancérogènes malignes en perturbant des réactions métaboliques cruciales en raison de leur importance pour la multiplication des cellules. Administré en association avec un autre médicament, soit la cisplatine, le pémétrexed disodium est indiqué dans le traitement de première ligne des patients présentant des tumeurs malignes particulières. Des instructions individualisées et/ou une supervision directe par un praticien sont requises. Le patient peut également avoir besoin d'un traitement jumelé à la prise d'autres médicaments ou qui nécessite une surveillance de routine en laboratoire. L'utilisation du pémétrexed peut provoquer des effets secondaires prononcés ou indésirables lorsqu'il est utilisé à des niveaux de dosage thérapeutique normal.

7. Rasburicase est un puissant agent uricolytique qui accélère l'oxydation enzymatique de l'acide urique en un métabolite inactif et soluble. Le rasburicase est indiqué pour le traitement et la prévention, chez les patients pédiatriques et adultes atteints du cancer, d'un excédent d'acide urique dans le sang. Le rasburicase devrait être administré uniquement sous la supervision d'un médecin qualifié et expérimenté en ce qui a trait à l'utilisation d'agents de chimiothérapie contre le cancer. Le patient peut également avoir besoin d'un traitement jumelé à la prise d'autres médicaments ou qui nécessite une surveillance de routine en laboratoire. Le médicament peut provoquer des effets secondaires prononcés ou indésirables lorsqu'il est utilisé à des niveaux de dosage thérapeutique normal.

8. Tériparatide et ses sels aide à stimuler la formation osseuse et est indiquée dans le traitement de l'ostéoporose sévère, tant chez les hommes que chez les femmes. La tériparatide agit comme régulatrice du métabolisme osseux, et elle joue un rôle dans la résorption du calcium et du phosphate dans les reins. Des instructions

individualisées et/ou une supervision directe par un praticien sont requises. Le patient peut également avoir besoin d'un traitement jumelé à la prise d'autres médicaments ou qui nécessite une surveillance de routine en laboratoire.

9. Toxine botulinique, type B est un agent paralytique qui bloque la libération d'acétylcholine (Ach) au point de contact entre le nerf et le tissu musculaire. L'emploi de la toxine botulinique de type B est indiqué dans le traitement de la dystonie cervicale chez les patients adultes et pour le traitement de la dystonie cervicale chez les patients adultes qui ont développé une résistance à la toxine de type A. La dystonie cervicale est un trouble neurologique affectant les mouvements qui se caractérise par des contractions musculaires involontaires du cou qui peuvent être à l'origine d'une posture anormale et de mouvements de la tête et du cou. La toxine botulinique de type B devrait être administrée par voie intramusculaire sous la supervision d'un médecin qualifié et expérimenté en ce qui a trait à l'évaluation et au traitement de patients souffrant de dystonie cervicale et à l'utilisation de préparations de toxine botulinique. Le patient peut également avoir besoin d'un traitement jumelé à la prise d'autres médicaments ou qui nécessite une surveillance de routine en laboratoire.

10. Vardénafil et ses sels est indiqué dans le traitement de la dysérection. Des instructions individualisées et/ou une supervision directe par un praticien sont requises. Il existe une marge de sécurité étroite entre la posologie thérapeutique et la posologie toxique, et le médicament peut provoquer des effets secondaires prononcés ou indésirables lorsqu'il est utilisé à des niveaux de dosage thérapeutique normal.

Le degré de contrôle réglementaire permis par le statut de l'annexe F (médicament sur ordonnance) correspond aux facteurs de risques associés avec chaque ingrédient médicamenteux. La surveillance d'un praticien est nécessaire pour s'assurer que l'information appropriée sur les risques et les avantages est considérée avant que le médicament contenant l'ingrédient médicamenteux est administré et que la pharmacothérapie est convenablement contrôlée.

The degree of regulatory control afforded by Schedule F (prescription drug) status coincides with the risk factors associated with each medicinal ingredient. Oversight by a practitioner is necessary to ensure that appropriate risk/benefit information is available before the drug containing the medicinal ingredient is administered and that the drug therapy is properly monitored.

Alternatives

Any alternatives to the degree of regulatory control provided by this amendment would have to be established through additional scientific information and clinical experience.

No other alternatives were considered.

Benefits and costs

The amendment impacts the following sectors:

- **Public**

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

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

- **Health Insurance Plans**

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

Solutions envisagées

On ne pourra opter pour une autre forme de contrôle réglementaire que si des données scientifiques additionnelles et de nouvelles études cliniques le justifient.

Aucune autre solution n'a été envisagée.

Avantages et coûts

La modification a une incidence sur les secteurs énumérés ci-dessous :

- **Public**

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

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

- **Régimes d'assurance-santé**

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

• **Provincial Health Care Services**

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

Consultation

The manufacturers affected by this amendment were made aware of the intent to recommend these medicinal ingredients for inclusion on Schedule F during the review of the drug submission.

Direct notice of this regulatory proposal was provided to provincial and territorial ministers of health, medical and pharmacy licensing bodies, and industry, consumer and professional associations on December 3, 2004 with a 30-day comment period. This initiative was also posted on the Therapeutic Products Directorate (TPD) website. One supportive comment was received concerning the proposed amendment.

Further consultation with stakeholders was initiated on May 31, 2006 with a 75-day comment period. This initiative was also posted on the Health Canada website and the Consulting with Canadians website. The process for this consultation with stakeholders is described in the Memorandum of Understanding (MOU) to streamline regulatory amendments to Schedule F. The MOU, signed by Health Canada, the Privy Council Office and the Department of International Trade on February 22, 2005, is posted on the Health Canada website. Two supportive comments were received concerning the proposed amendment.

Compliance and enforcement

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

Contact

Refer to Project No. 1434
Policy Division
Bureau of Policy, Science and International Programs
Therapeutic Products Directorate
1600 Scott Street
Holland Cross
Tower B, 2nd Floor
Address Locator 3102C5
Ottawa, Ontario
K1A 0K9
Telephone: 613-948-4623
Fax: 613-941-6458
Email: regaff_access@hc-sc.gc.ca

• **Services de soins de santé provinciaux**

Les services des praticiens peuvent entraîner des frais pour les provinces, mais les conseils et les soins dispensés par les praticiens pourraient se traduire par une baisse de la demande de services de soins de santé due à l'utilisation inadéquate des produits. Ainsi, dans l'ensemble, l'augmentation du coût des services de soins de santé entraînée par cette mesure devrait être minime.

Consultations

Les fabricants touchés par cette modification ont été informés de l'intention de recommander l'inclusion de ces ingrédients médicinaux à l'annexe F au moment de l'examen de la présentation de drogue.

Les ministres provinciaux et territoriaux de la santé, les organismes de réglementation professionnelle de la médecine et de la pharmacie et les associations d'industries, de consommateurs et de professionnels ont été avisés directement de ce projet de règlement le 3 décembre 2004, et une période de 30 jours a été prévue pour la présentation des observations. Cette initiative a également été affichée sur le site Web de la Direction des produits thérapeutiques. Un commentaire positif a été reçu concernant la modification proposée.

Une consultation ultérieure a été effectuée auprès des intervenants en date 31 mai 2006 pour une période de 75 jours pour la présentation des observations. Cette initiative a également été affichée sur le site Web de Santé Canada ainsi que sur le site Web « Consultation auprès des Canadiens ». Le processus pour cette consultation avec les parties intéressées est décrit dans le Protocole d'entente (PE), qui simplifie le processus de modification réglementaire pour l'annexe F. Le PE, signé par Santé Canada, le Bureau du Conseil privé et le ministère du Commerce International le 22 février 2005, est affiché sur le site Web de Santé Canada. Deux commentaires positifs ont été reçus concernant la modification proposée.

Respect et exécution

Cette modification ne change rien aux mécanismes d'application actuellement en place en vertu de la *Loi sur les aliments et drogues* et du *Règlement sur les aliments et drogues* appliqués par l'Inspectorat de la Direction générale des produits de santé et des aliments.

Personne-ressource

Mentionner le projet n° 1434
Division de la politique
Bureau des politiques, sciences et programmes internationaux
Direction des produits thérapeutiques
1600, rue Scott
Holland Cross
Tour B, 2^e étage
Indice d'adresse 3102C5
Ottawa (Ontario)
K1A 0K9
Téléphone : 613-948-4623
Télécopieur : 613-941-6458
Courriel : regaff_access@hc-sc.gc.ca

Registration
SOR/2007-84 April 27, 2007

FARM PRODUCTS AGENCIES ACT

Regulations Amending the Canadian Turkey Marketing Quota Regulations, 1990

Whereas the Governor in Council has, by the *Canadian Turkey Marketing Agency Proclamation*^a, established the Canadian Turkey Marketing Agency pursuant to subsection 16(1)^b of the *Farm Products Agencies Act*^c;

Whereas that Agency has been empowered to implement a marketing plan pursuant to that Proclamation;

Whereas that Agency has taken into account the factors set out in paragraphs 4(1)(c) to (h) of Part II of the schedule to that Proclamation;

Whereas that Agency is satisfied that the size of the market for turkeys has changed significantly;

Whereas the proposed *Regulations Amending the Canadian Turkey Marketing Quota Regulations, 1990*, are regulations of a class to which paragraph 7(1)(d)^d of that Act applies by reason of section 2 of the *Agencies' Orders and Regulations Approval Order*^e, and have been submitted to the National Farm Products Council pursuant to paragraph 22(1)(f) of that Act;

And whereas, pursuant to paragraph 7(1)(d)^d of that Act, the National Farm Products Council has approved the proposed Regulations, after being satisfied that they are necessary for the implementation of the marketing plan that that Agency is authorized to implement;

Therefore, the Canadian Turkey Marketing Agency, pursuant to paragraph 22(1)(f) of the *Farm Products Agencies Act*^c and section 2 of Part II of the schedule to the *Canadian Turkey Marketing Agency Proclamation*^a, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Canadian Turkey Marketing Quota Regulations, 1990*.

Mississauga, Ontario, April 26, 2007

REGULATIONS AMENDING THE CANADIAN TURKEY MARKETING QUOTA REGULATIONS, 1990

AMENDMENT

1. The schedule to the *Canadian Turkey Marketing Quota Regulations, 1990*¹ is replaced by the schedule set out in the schedule to these Regulations.

^a C.R.C., c. 647

^b S.C. 1993, c. 3, par. 13(b)

^c S.C. 1993, c. 3, s. 2

^d S.C. 1993, c. 3, s. 7(2)

^e C.R.C., c. 648

¹ SOR/90-231

Enregistrement
DORS/2007-84 Le 27 avril 2007

LOI SUR LES OFFICES DES PRODUITS AGRICOLES

Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation du dindon (1990)

Attendu que, en vertu du paragraphe 16(1)^a de la *Loi sur les offices des produits agricoles*^b, le gouverneur en conseil a, par la *Proclamation visant l'Office canadien de commercialisation des dindons*^c, créé l'Office canadien de commercialisation des dindons;

Attendu que l'Office est habilité à mettre en œuvre un plan de commercialisation, conformément à cette proclamation;

Attendu que l'Office a pris en considération les facteurs énumérés aux alinéas 4(1)(c) à (h) de la partie II de l'annexe de cette proclamation;

Attendu que l'Office a la certitude que l'importance du marché des dindons a sensiblement changé;

Attendu que le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation du dindon (1990)* relève d'une catégorie à laquelle s'applique l'alinéa 7(1)(d)^d de cette loi aux termes de l'article 2 de l'*Ordonnance sur l'approbation des ordonnances et règlements des offices*^e, et a été soumis au Conseil national des produits agricoles, conformément à l'alinéa 22(1)(f) de cette loi;

Attendu que, en vertu de l'alinéa 7(1)(d)^d de cette loi, le Conseil national des produits agricoles, étant convaincu que le projet de règlement est nécessaire à l'exécution du plan de commercialisation que l'Office est habilité à mettre en œuvre, a approuvé ce projet,

À ces causes, en vertu de l'alinéa 22(1)(f) de la *Loi sur les offices des produits agricoles*^c et de l'article 2 de la partie II de l'annexe de la *Proclamation visant l'Office canadien de commercialisation des dindons*^c, l'Office canadien de commercialisation des dindons prend le *Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation du dindon (1990)*, ci-après.

Mississauga (Ontario), le 26 avril 2007

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT CANADIEN SUR LE CONTINGENTEMENT DE LA COMMERCIALISATION DU DINDON (1990)

MODIFICATION

1. L'annexe du *Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation du dindon (1990)*¹ est remplacée par l'annexe figurant à l'annexe du présent règlement.

^a L.C. 1993, ch. 3, al. 13(b)

^b L.C. 1993, ch. 3, art. 2

^c C.R.C., ch. 648

^d L.C. 1993, ch. 3, par. 7(2)

^e C.R.C., ch. 648

¹ DORS/90-231

COMING INTO FORCE

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

SCHEDULE
(Section 1)

SCHEDULE
(Subsections 5(2) and (3))

CONTROL PERIOD BEGINNING ON APRIL 30, 2006 AND ENDING ON APRIL 28, 2007

Column 1		Column 2
Item	Province	Pounds of Turkey
1.	Ontario	169,660,601
2.	Quebec	76,746,665
3.	Nova Scotia	9,878,205
4.	New Brunswick	7,783,919
5.	Manitoba	27,907,270
6.	British Columbia	45,047,050
7.	Saskatchewan	12,694,652
8.	Alberta	34,890,170
TOTAL		384,608,532

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Regulations.)

The amendment revises the limitations to be applied when determining the market allotment of a producer or when issuing a new market allotment within a province during the control period beginning on April 30, 2006 and ending on April 28, 2007.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

ANNEXE
(article 1)

ANNEXE
(paragraphes 5(2) et (3))

PÉRIODE RÉGLEMENTÉE COMMENÇANT LE 30 AVRIL 2006 ET SE TERMINANT LE 28 AVRIL 2007

Colonne 1		Colonne 2
Article	Province	Livres de dindon
1.	Ontario	169 660 601
2.	Québec	76 746 665
3.	Nouvelle-Écosse	9 878 205
4.	Nouveau-Brunswick	7 783 919
5.	Manitoba	27 907 270
6.	Colombie-Britannique	45 047 050
7.	Saskatchewan	12 694 652
8.	Alberta	34 890 170
TOTAL		384 608 532

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie du Règlement.)

La modification vise à fixer les nouvelles limites dont il faut tenir compte lors de la détermination des allocations de commercialisation des producteurs ou de l'attribution de nouvelles allocations de commercialisation dans une province au cours de la période réglementée commençant le 30 avril 2006 et se terminant le 28 avril 2007.

Registration
SOR/2007-85 April 27, 2007

FARM PRODUCTS AGENCIES ACT

Regulations Amending the Canadian Chicken Marketing Quota Regulations

Whereas the Governor in Council has, by the *Chicken Farmers of Canada Proclamation*^a, established Chicken Farmers of Canada (“CFC”) pursuant to subsection 16(1)^b of the *Farm Products Agencies Act*^c;

Whereas CFC has been empowered to implement a marketing plan pursuant to that Proclamation;

Whereas the process set out in the Operating Agreement, referred to in subsection 7(1)^d of the schedule to that Proclamation, for making changes to quota allocation has been followed;

Whereas the proposed *Regulations Amending the Canadian Chicken Marketing Quota Regulations* are regulations of a class to which paragraph 7(1)(d)^e of that Act applies by reason of section 2 of the *Agencies’ Orders and Regulations Approval Order*^f, and have been submitted to the National Farm Products Council pursuant to paragraph 22(1)(f) of that Act;

And whereas, pursuant to paragraph 7(1)(d)^e of that Act, the National Farm Products Council has approved the proposed Regulations after being satisfied that they are necessary for the implementation of the marketing plan that CFC is authorized to implement;

Therefore, Chicken Farmers of Canada, pursuant to paragraph 22(1)(f) of the *Farm Products Agencies Act*^c and subsection 6(1)^d of the schedule to the *Chicken Farmers of Canada Proclamation*^a, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Canadian Chicken Marketing Quota Regulations*.

Ottawa, Ontario, April 26, 2007

REGULATIONS AMENDING THE CANADIAN CHICKEN MARKETING QUOTA REGULATIONS

AMENDMENT

1. The schedule to the *Canadian Chicken Marketing Quota Regulations*¹ is replaced by the schedule set out in the schedule to these Regulations.

^a SOR/79-158; SOR/98-244

^b S.C. 1993, c. 3, par. 13(b)

^c S.C. 1993, c. 3, s. 2

^d SOR/2002-1

^e S.C. 1993, c. 3, s. 7(2)

^f C.R.C., c. 648

¹ SOR/2002-36

Enregistrement
DORS/2007-85 Le 27 avril 2007

LOI SUR LES OFFICES DES PRODUITS AGRICOLES

Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets

Attendu que, en vertu du paragraphe 16(1)^a de la *Loi sur les offices des produits agricoles*^b, le gouverneur en conseil a, par la *Proclamation visant Les Producteurs de poulet du Canada*^c, créé l’office appelé Les Producteurs de poulet du Canada;

Attendu que l’office est habilité à mettre en œuvre un plan de commercialisation, conformément à cette proclamation;

Attendu que le processus établi dans l’entente opérationnelle — visée au paragraphe 7(1)^d de l’annexe de cette proclamation — pour modifier l’allocation des contingents a été suivi;

Attendu que le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets* relève d’une catégorie à laquelle s’applique l’alinéa 7(1)(d)^e de cette loi aux termes de l’article 2 de l’*Ordonnance sur l’approbation des ordonnances et règlements des offices*^f, et a été soumis au Conseil national des produits agricoles, conformément à l’alinéa 22(1)(f) de cette loi;

Attendu que, en vertu de l’alinéa 7(1)(d)^e de cette loi, le Conseil national des produits agricoles, étant convaincu que le projet de règlement est nécessaire à l’exécution du plan de commercialisation que l’office est habilité à mettre en œuvre, a approuvé ce projet,

À ces causes, en vertu de l’alinéa 22(1)(f) de la *Loi sur les offices des produits agricoles*^b et du paragraphe 6(1)^d de l’annexe de la *Proclamation visant Les Producteurs de poulet du Canada*^c, l’office appelé Les Producteurs de poulet du Canada prend le *Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets*, ci-après.

Ottawa (Ontario), le 26 avril 2007

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT CANADIEN SUR LE CONTINGENTEMENT DE LA COMMERCIALISATION DES POULETS

MODIFICATION

1. L’annexe du *Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets*¹ est remplacée par l’annexe figurant à l’annexe du présent règlement.

^a L.C. 1993, ch. 3, al. 13b)

^b L.C. 1993, ch. 3, art. 2

^c DORS/79-158; DORS/98-244

^d DORS/2002-1

^e L.C. 1993, ch. 3, par. 7(2)

^f C.R.C., ch. 648

¹ DORS/2002-36

COMING INTO FORCE

2. These Regulations come into force on April 29, 2007.

SCHEDULE
(Section 1)

SCHEDULE
(Sections 1, 5 and 7 to 10)

LIMITS FOR PRODUCTION AND MARKETING OF CHICKEN FOR THE PERIOD BEGINNING ON APRIL 29, 2007 AND ENDING ON JUNE 23, 2007

Item	Province	Column 1 Production Subject to Federal and Provincial Quotas (in live weight) (kg)	Column 2 Production Subject to Federal and Provincial Market Development Quotas (in live weight) (kg)
1.	Ont.	69,180,397	2,787,500
2.	Que.	56,414,859	4,247,000
3.	N.S.	7,462,934	0
4.	N.B.	5,856,010	0
5.	Man.	8,814,997	411,188
6.	B.C.	30,027,639	3,260,528
7.	P.E.I.	752,024	0
8.	Sask.	7,470,605	1,045,884
9.	Alta.	18,951,627	750,000
10.	Nfld. and Lab.	2,830,971	0
Total		207,762,063	12,502,100

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Regulations.)

The amendment sets the limits for the production and marketing of chicken for the period beginning on April 29, 2007 and ending on June 23, 2007.

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent règlement entre en vigueur le 29 avril 2007.

ANNEXE
(article 1)

ANNEXE
(articles 1, 5 et 7 à 10)

LIMITES DE PRODUCTION ET DE COMMERCIALISATION DU POULET POUR LA PÉRIODE COMMENÇANT LE 29 AVRIL 2007 ET SE TERMINANT LE 23 JUIN 2007

Article	Province	Colonne 1 Production assujettie aux contingents fédéraux et provinciaux (en poids vif) (kg)	Colonne 2 Production assujettie aux contingents fédéraux et provinciaux d'expansion du marché (en poids vif) (kg)
1.	Ont.	69 180 397	2 787 500
2.	Qc.	56 414 859	4 247 000
3.	N.-É.	7 462 934	0
4.	N.-B.	5 856 010	0
5.	Man.	8 814 997	411 188
6.	C.-B.	30 027 639	3 260 528
7.	Î.-P.-É.	752 024	0
8.	Sask.	7 470 605	1 045 884
9.	Alb.	18 951 627	750 000
10.	T.-N.-L.	2 830 971	0
Total		207 762 063	12 502 100

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie du Règlement.)

La modification fixe les limites de production et de commercialisation du poulet pour la période commençant le 29 avril 2007 et se terminant le 23 juin 2007.

Registration
SOR/2007-86 May 3, 2007

CANADA SHIPPING ACT

Regulations for the Prevention of Pollution from Ships and for Dangerous Chemicals

P.C. 2007-699 May 3, 2007

Whereas, pursuant to subsection 659(1)^a of the *Canada Shipping Act*, a copy of the proposed *Regulations for the Prevention of Pollution from Ships and for Dangerous Chemicals*, substantially in the form set out in the annexed Regulations, was published in the *Canada Gazette*, Part I, on June 17, 2006, and a reasonable opportunity was thereby afforded to ship owners, masters, seamen and other interested persons to make representations to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities with respect to the proposed Regulations;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, Infrastructure and Communities, pursuant to subsection 338(1)^b and sections 339.1^c, 656^d, 657^e and 658^a of the *Canada Shipping Act*, hereby makes the annexed *Regulations for the Prevention of Pollution from Ships and for Dangerous Chemicals*.

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS AND FOR DANGEROUS CHEMICALS

PART I

GENERAL PROVISIONS

DIVISION I

GENERAL

Subdivision 1

Interpretation

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

“Act” means the *Canada Shipping Act*. (*Loi*)

“Anti-Fouling Systems Convention” means the International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems on Ships, 2001. (*Convention sur le contrôle des systèmes antisalissure*)

“anti-fouling system” means a coating, paint, surface treatment, surface or device that is used on a ship to control or prevent the attachment of unwanted organisms. (*système antisalissure*)

“approved classification society” means the American Bureau of Shipping, Bureau Veritas (Canada), Det Norske Veritas, Germanischer Lloyd or Lloyd’s Register of Shipping. (*société de classification agréée*)

^a R.S., c. 6 (3rd Supp.), s. 84

^b S.C. 1998, c. 16, s. 8

^c S.C. 1994, c. 41, par. 37(1)(y)

^d S.C. 1999, c. 33, s. 345

^e S.C. 1993, c. 36, s. 5

Enregistrement
DORS/2007-86 Le 3 mai 2007

LOI SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

Règlement sur la prévention de la pollution par les navires et sur les produits chimiques dangereux

C.P. 2007-699 Le 3 mai 2007

Attendu que, conformément au paragraphe 659(1)^a de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, le projet de règlement intitulé *Règlement sur la prévention de la pollution par les navires et sur les produits chimiques dangereux*, conforme au texte ci-après, a été publié dans la *Gazette du Canada* Partie I le 17 juin 2006 et que les propriétaires de navire, capitaines, marins et autres personnes intéressées ont ainsi eu la possibilité de présenter au ministre des Transports, de l’Infrastructure et des Collectivités leurs observations au sujet du projet de règlement,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Transports, de l’Infrastructure et des Collectivités et en vertu du paragraphe 338(1)^b et des articles 339.1^c, 656^d, 657^e et 658^a de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement sur la prévention de la pollution par les navires et sur les produits chimiques dangereux*, ci-après.

RÈGLEMENT SUR LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION PAR LES NAVIRES ET SUR LES PRODUITS CHIMIQUES DANGEREUX

PARTIE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

SECTION 1

GÉNÉRALITÉS

Sous-section 1

Définitions et interprétation

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

« à partir de la terre la plus proche » Vers le large, à partir de la ligne de base qui sert à déterminer la mer territoriale du Canada conformément au droit international. (*from the nearest land*)

« appareil d’épuration marine » Tout équipement installé à bord d’un navire et conçu pour recevoir et traiter les eaux usées. (*marine sanitation device*)

« ballast séparé » L’eau de ballast introduite dans une citerne complètement isolée des circuits de la cargaison d’hydrocarbures et du combustible liquide et réservée en permanence au transport de ballast, ou au transport de ballast ou de cargaisons autres que des polluants. (*segregated ballast*)

^a L.R., ch. 6 (3^e suppl.), art. 84

^b L.C. 1998, ch. 16, art. 8

^c L.C. 1994, ch. 41, al. 37(1)(y)

^d L.C. 1999, ch. 33, art. 345

^e L.C. 1993, ch. 36, art. 5

- “a similar stage of construction” means the stage at which
- (a) construction identifiable with a specific ship begins; and
 - (b) assembly of that ship has commenced comprising at least 50 tonnes or 1 per cent of the estimated mass of all structural material, whichever is less. (*dont la construction se trouve à un stade équivalent*)
- “BCH Code” means the *Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk*, 1971, adopted and published by the IMO. (*Recueil BCH*)
- “biochemical oxygen demand” means the quantity of oxygen used in the biochemical oxidation of organic matter during a five-day period when the organic matter is tested in accordance with the method described in section 5210 B of the Standard Methods. (*demande biochimique en oxygène*)
- “black smoke” means smoke that appears black or approximately black. (*fumée noire*)
- “cargo residues” means the remnants of any cargo material on board a ship that cannot be placed in proper cargo holds (loading excess and spillage) or that remain in cargo holds or elsewhere after unloading procedures are completed (unloading residual and spillage) and includes cargo sweepings. (*résidus de cargaison*)
- “Certificate of Fitness” means a certificate of fitness in accordance with the applicable provisions of the IBC Code or the BCH Code. (*certificat d’aptitude au transport*)
- “chemical tanker” is a ship constructed or adapted and used for the carriage in bulk of any liquid product listed in Chapter 17 of the IBC Code. (*navire-citerne pour produits chimiques*)
- “Circular MSC/Circ.353” means the IMO circular entitled *Revised Guidelines for Inert Gas Systems*, dated July 4, 1983. (*circulaire MSC/Circ.353*)
- “crude oil” means any liquid hydrocarbon mixture occurring naturally in the earth whether or not treated to render it suitable for transportation and includes
- (a) crude oil from which certain distillate fractions may have been removed; and
 - (b) crude oil to which certain distillate fractions may have been added. (*pétrole brut*)
- “crude oil tanker” means an oil tanker engaged in the trade of carrying crude oil. (*transporteur de pétrole brut*)
- “dangerous chemical” means any substance listed in Chapter 17 of the IBC Code. (*produit chimique dangereux*)
- “deadweight” means the difference in tonnes between the displacement of a ship in water of a specific gravity of 1.025 at the load waterline corresponding to the assigned summer freeboard and the lightweight of the ship. (*port en lourd*)
- “emission” means any release of a substance that is subject to control by Annex VI to the Pollution Convention from ships into the atmosphere or sea. (*émission*)
- “en route”, in respect of a ship, means being underway on a course that, so far as practicable for navigational purposes, will cause any discharge to be spread over as great an area as is reasonably practicable. (*fait route*)
- “fishing zone” has the same meaning as a fishing zone of Canada described in the *Fishing Zones of Canada (Zones 1, 2 and 3) Order*, *Fishing Zones of Canada (Zones 4 and 5) Order* and *Fishing Zones of Canada (Zone 6) Order* made under the *Oceans Act*. (*zone de pêche*)
- « bassin des Grands Lacs » Les eaux des Grands Lacs, leurs eaux tributaires et communicantes et les eaux du fleuve Saint-Laurent jusqu’à la sortie inférieure de l’écluse de Saint-Lambert à Montréal, dans la province de Québec. (*Great Lakes Basin*)
- « boues d’hydrocarbures » Boues provenant des séparateurs de combustible ou d’huile de graissage, huiles de graissage usées provenant des machines principales ou auxiliaires, ou huiles de vidange provenant des séparateurs d’eau de cale, du matériel de filtrage des hydrocarbures ou de gattes. (*sludge oil*)
- « carte des fumées » Carte des fumées décrite à l’article 163. (*smoke chart*)
- « certificat d’aptitude au transport » Certificat d’aptitude au transport conforme aux dispositions applicables du Recueil IBC ou du Recueil BCH. (*Certificate of Fitness*)
- « chlore résiduel » Le chlore libre dont la quantité restante est déterminée par une épreuve effectuée selon la méthode de dosage ampérométrique décrite à l’article 4500-CI D des Standard Methods. (*residual chlorine content*)
- « chlore résiduel total » La quantité totale de chlore déterminée selon la méthode de dosage ampérométrique décrite dans le Standard Methods. (*total residual chlorine*)
- « circulaire MSC/Circ.353 » La circulaire de l’OMI intitulée *Directives révisées sur les dispositifs à gaz inerte* du 4 juillet 1983. (*Circular MSC/Circ.353*)
- « Code technique sur les NO_x » Le *Code technique sur le contrôle des émissions d’oxydes d’azote provenant des moteurs diesel marins*, adopté et publié par l’OMI. (*NO_x Technical Code*)
- « Convention sur le contrôle des systèmes antisalissure » La Convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires. (*Anti-Fouling Systems Convention*)
- « demande biochimique en oxygène » La quantité d’oxygène consommée durant cinq jours d’oxydation biochimique de matières organiques soumises à une épreuve effectuée selon la méthode décrite à l’article 5210 B des Standard Methods. (*biochemical oxygen demand*)
- « dont la construction se trouve à un stade équivalent » Le stade auquel :
- a) d’une part, une construction identifiable à un navire particulier commence;
 - b) d’autre part, le montage du navire considéré a commencé, employant au moins 50 tonnes ou un pour cent de la masse estimée de tous les matériaux de structure, si cette dernière valeur est inférieure. (*a similar stage of construction*)
- « eaux de compétence canadienne »
- a) Les eaux canadiennes;
 - b) la zone économique exclusive du Canada. (*waters under Canadian jurisdiction*)
- « eaux de la section I » Les zones de pêche 1, 2 ou 3 ou toute partie des eaux intérieures du Canada qui ne se trouve pas dans une zone de contrôle de la sécurité de la navigation. (*Section I waters*)
- « eaux de la section II » Toute partie de la mer territoriale ou de l’une des zones de pêche 4, 5 ou 6 qui ne se trouve pas dans une zone de contrôle de la sécurité de la navigation. (*Section II waters*)
- « eaux intérieures du Canada » Les eaux qui sont visées à l’article 6 de la *Loi sur les océans*. (*internal waters of Canada*)

“from the nearest land” means seaward from the baseline from which the territorial sea of Canada is established in accordance with international law. (*à partir de la terre la plus proche*)

“garbage” means all kinds of victual, domestic and operational waste that are generated during the normal operation of a ship and are liable to be disposed of continuously or periodically, excluding fresh fish and any of their parts. This definition includes plastics, dunnage, lining and packing materials, food wastes and refuse such as paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, incinerator ash and cargo residues other than a cargo residue that is a pollutant referred to in paragraphs 4(a) to (c). (*ordures*)

“gas carrier” has the same meaning as in regulation 3.20 of Chapter II-1 of the Safety Convention. (*transporteur de gaz*)

“Great Lakes Basin” means the waters of the Great Lakes, their connecting and tributary waters and the St. Lawrence River as far as the lower exit of the St. Lambert Lock at Montréal in the Province of Quebec. (*bassin des Grands Lacs*)

“high viscosity substance” means a noxious liquid substance in Category X or Y with a viscosity equal to or greater than 50 mPa·s at the unloading temperature. (*substance à viscosité élevée*)

“IBC Code” means the *International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk*, adopted and published by the IMO. (*Recueil IBC*)

“IMO” means the International Maritime Organization. (*OMI*)

“internal waters of Canada” means the waters referred to in section 6 of the *Oceans Act*. (*eaux intérieures du Canada*)

“lightweight” means the displacement of a ship in tonnes without cargo, fuel, lubricating oil, ballast water, fresh water and feed water in tanks, consumable stores, or passengers and crew and their effects. (*poids léger*)

“liquid substance” means a substance that has a vapour pressure not exceeding 0.28 MPa absolute at a temperature of 37.8°C. (*substance liquide*)

“loading facility” means any shore or sea installation that is used for the loading of oil or an oily mixture or a noxious liquid substance or a dangerous chemical onto a ship. (*installation de chargement*)

“machinery spaces” has the same meaning as in section 2 of the *Marine Machinery Regulations*. (*tranche des machines*)

“major conversion” means

(a) in the case of a ship referred to in Divisions 1 and 2, a conversion of a ship

(i) that substantially alters the dimensions or carrying capacity of the ship,

(ii) that changes the type of the ship,

(iii) the intent of which is to substantially prolong the life of the ship, or

(iv) that alters the ship such that it becomes subject to provisions of these Regulations that would not be applicable to it otherwise; and

(b) in the case of a diesel engine referred to in Division 6, a modification of an engine where

(i) the engine is replaced by a new engine built on or after January 1, 2000,

(ii) any substantial modification, as defined in the NO_x Technical Code, is made to the engine, or

« eaux usées » Selon le cas :

a) les déchets humains et les déchets provenant d'autres animaux vivants;

b) les eaux et les autres déchets provenant des toilettes et des autres récipients destinés à recevoir ou à contenir les déchets humains;

c) les eaux provenant des lavabos, baquets et conduits de vidange situés dans les locaux réservés aux soins médicaux, comme l'infirmierie et la salle de soins;

d) les eaux provenant des espaces utilisés pour le transport des animaux vivants;

e) les eaux résiduelles ou les déchets lorsqu'ils sont mélangés aux eaux visées aux alinéas a), b), c) ou d). (*sewage*)

« émission » Toute libération, dans l'atmosphère ou dans la mer, par les navires de substances soumises à un contrôle en vertu de l'Annexe VI de la Convention sur la pollution des mers. (*emission*)

« fait route » À l'égard d'un navire, qui se déplace en suivant un cap qui fera en sorte que, dans les limites imposées dans la pratique par les impératifs de navigation, tout rejet effectué le sera dans une zone aussi étendue que possible. (*en route*)

« fumée » Toute matière solide, liquide ou gazeuse ou une combinaison de ces matières qui résulte de la combustion du combustible. La présente définition comprend la suie, les cendres et les poussières. (*smoke*)

« fumée noire » Fumée qui paraît noire ou presque noire. (*black smoke*)

« incinération à bord » L'incinération de déchets ou d'autres matières à bord d'un navire si ces déchets ou ces autres matières proviennent de l'exploitation normale du navire. (*shipboard incineration*)

« incinérateur de bord » Installation de bord conçue essentiellement pour l'incinération à bord. (*shipboard incinerator*)

« installation de chargement » Installation à terre ou en mer utilisée pour le chargement d'hydrocarbures, d'un mélange d'hydrocarbures, de produits chimiques dangereux ou de substances liquides nocives à bord d'un navire. (*loading facility*)

« installation de déchargement » Installation à terre ou en mer utilisée pour le déchargement d'hydrocarbures, d'un mélange d'hydrocarbures, de produits chimiques dangereux ou de substances liquides nocives d'un navire. (*unloading facility*)

« installation de réception » Installation permettant de recevoir, d'emmagasiner, de traiter ou de transborder, de manière sécuritaire pour l'environnement, les résidus et les déchets provenant des navires assujettis au présent règlement. (*reception facility*)

« Loi » La *Loi sur la marine marchande du Canada*. (*Act*)

« matières solides en suspension » Les matières solides en suspension totales qui sont présentes dans un liquide ou à sa surface, lesquelles sont déterminées par une épreuve effectuée selon la méthode décrite à l'article 2540 D des Standard Methods. (*suspended solids*)

« mélange d'hydrocarbures » Tout mélange contenant des hydrocarbures. (*oily mixture*)

« ministre » Le ministre des Transports. (*Minister*)

« navire construit » Navire dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent. (*ship constructed*)

« navire pour SLN » Navire qui transporte en vrac des substances liquides nocives. La présente définition comprend les navires-citernes pour SLN. (*NLS ship*)

- (iii) the maximum continuous rating of the engine is increased by more than 10 per cent. (*transformation importante*)
- “marine sanitation device” means any equipment installed on board a ship designed to receive and treat sewage. (*appareil d'épuration marine*)
- “Minister” means the Minister of Transport. (*ministre*)
- “NLS ship” means a ship that carries a noxious liquid substance in bulk and includes an NLS tanker. (*navire pour SLN*)
- “NLS tanker” means a chemical tanker as defined in Annex II to the Pollution Convention. (*navire-citerne pour SLN*)
- “NO_x Technical Code” means the *Technical Code on Control of Emission of Nitrogen Oxides from Marine Diesel Engines*, adopted and published by the IMO. (*Code technique sur les NO_x*)
- “noxious liquid substance” or “NLS” means a substance, alone or in a mixture with other substances, that is carried in bulk and listed and categorized as Category X, Y or Z in the Pollution Category column of Chapter 17 or 18 of the IBC Code or provisionally assessed under regulation 6.3 of Annex II to the Pollution Convention as falling into Category X, Y or Z. (*substance liquide nocive ou SLN*)
- “oily mixture” means a mixture with any oil content. (*mélange d'hydrocarbures*)
- “ozone-depleting substance” means a controlled substance defined in paragraph 4 of article 1 of the *Montreal Protocol on Substances that Deplete the Ozone Layer, 1987*, adopted and published by the United Nations, listed in Annexes A, B, C or E to the said Protocol. (*substance qui appauvrit la couche d'ozone*)
- “ppm” means parts per million, by volume. (*ppm*)
- “product carrier” means an oil tanker engaged in the trade of carrying oil other than crude oil. (*transporteur de produits*)
- “reception facility” means a facility that is capable of receiving, storing, processing or transshipping, in an environmentally safe manner, shipboard-generated residues and wastes that are controlled under these Regulations. (*installation de réception*)
- “residual chlorine content” means the quantity of free available chlorine when tested in accordance with the amperometric titration method described in section 4500-C1 D of the Standard Methods. (*chlore résiduel*)
- “Resolution A.444(XI)” means the IMO recommendation entitled *Recommendation Concerning the Installation of Oily-Water Separating Equipment Under the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as Modified by the Protocol of 1978 Relating Thereto*, adopted November 15, 1979. (*résolution A.444(XI)*)
- “Resolution A.744(18)” means the IMO recommendation entitled *Guidelines on the Enhanced Programme of Inspections During Surveys of Bulk Carriers and Oil Tankers*, adopted November 4, 1993. (*résolution A.744(18)*)
- “Resolution MEPC.107(49)” means the IMO recommendation entitled *Revised Guidelines and Specifications for Pollution Prevention Equipment for Machinery Space Bilges of Ships*, adopted July 18, 2003. (*résolution MEPC.107(49)*)
- “Section I waters” means fishing zone 1, 2 or 3 or any portion of the internal waters of Canada that is not within a shipping safety control zone. (*eaux de la section I*)
- “Section II waters” means any portion of the territorial sea or of fishing zone 4, 5 or 6 that is not within a shipping safety control zone. (*eaux de la section II*)
- « navire-citerne pour produits chimiques » Navire construit ou adapté et utilisé pour le transport en vrac des produits liquides énumérés au chapitre 17 du Recueil IBC. (*chemical tanker*)
- « navire-citerne pour SLN » Navire-citerne pour produits chimiques au sens de l'Annexe II de la Convention sur la pollution des mers. (*NLS tanker*)
- « OMI » L'organisation maritime internationale. (*IMO*)
- « opération de transbordement » S'entend :
- soit du chargement d'hydrocarbures, d'un mélange d'hydrocarbures, de produits chimiques dangereux ou de substances liquides nocives à bord d'un navire à partir d'une installation de chargement ou d'un autre navire;
 - soit du déchargement d'hydrocarbures, d'un mélange d'hydrocarbures, de produits chimiques dangereux ou de substances liquides nocives d'un navire à une installation de déchargement ou à un autre navire. (*transfer operation*)
- « ordures » Toutes sortes de rebuts, de déchets domestiques et de déchets d'exploitation lesquels proviennent de l'exploitation normale d'un navire et dont il peut être nécessaire de se débarrasser de façon continue ou périodique à l'exception du poisson frais entier ou non. La présente définition comprend les matières plastiques, le fardage, les matériaux de revêtement et d'emballage, les déchets alimentaires et les rebuts comme les produits en papier, les chiffons, les objets en verre, les objets métalliques, les bouteilles, les ustensiles de cuisine, les cendres provenant d'incinérateurs et les résidus de cargaison autres que ceux qui sont des polluants visés aux alinéas 4a) à c). (*garbage*)
- « pétrole brut » Tout mélange liquide d'hydrocarbures se trouvant à l'état naturel dans la terre, qu'il soit ou non traité en vue de son transport. La présente définition comprend :
- le pétrole brut dont certaines fractions distillées ont pu être extraites;
 - le pétrole brut auquel certaines fractions distillées ont pu être ajoutées. (*crude oil*)
- « ppm » Parties par million, en volume. (*ppm*)
- « poids lège » Le déplacement d'un navire en tonnes métriques à l'exclusion de la cargaison, du combustible liquide, de l'huile de graissage, de l'eau de ballast, de l'eau douce et de l'eau d'alimentation des chaudières dans les citernes, des provisions de bord, ainsi que des passagers, de l'équipage et de leurs effets. (*lightweight*)
- « port en lourd » La différence, exprimée en tonnes métriques, entre le déplacement d'un navire dans une eau de densité égale à 1,025 à la flottaison en charge correspondant au franc-bord d'été assigné et son poids lège. (*deadweight*)
- « produit chimique dangereux » Toute substance énumérée au chapitre 17 du Recueil IBC. (*dangerous chemical*)
- « Recueil BCH » Le *Recueil de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac*, 1971, adopté et publié par l'OMI. (*BCH Code*)
- « Recueil IBC » Le *Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac*, adopté et publié par l'OMI. (*IBC Code*)
- « résidus de cargaison » Les restes de tout matériau de cargaison à bord d'un navire qui ne peut être placé dans les espaces de cargaison qui conviennent (excès de chargement et déversement) ou ce qui demeure dans les espaces de cargaison ou ailleurs une fois les opérations de déchargement terminées

“segregated ballast” means ballast water that is introduced into a tank that is completely separated from the cargo and oil fuel system and permanently allocated to the carriage of ballast or to the carriage of ballast or cargoes other than pollutants. (*ballast séparé*)

“sewage” means

- (a) human body wastes and wastes from other living animals;
- (b) drainage and other wastes from toilets and other receptacles intended to receive or retain human body wastes;
- (c) drainage from medical premises such as a dispensary or a sick bay via wash basins, wash tubs and scuppers located in such premises;
- (d) drainage from spaces containing living animals; or
- (e) other drainage or wastes when mixed with the drainage or other wastes referred to in paragraph (a), (b), (c) or (d). (*eaux usées*)

“ship constructed” means a ship the keel of which is laid or that is at a similar stage of construction. (*navire construit*)

“shipboard incineration” means the incineration of wastes or other matter on board a ship, if the wastes or other matter were generated during the normal operation of the ship. (*incinération à bord*)

“shipboard incinerator” means a shipboard facility designed for the primary purpose of shipboard incineration. (*incinérateur de bord*)

“shipping safety control zone” has the same meaning as in section 2 of the *Arctic Waters Pollution Prevention Act*. (*zone de contrôle de la sécurité de la navigation*)

“sludge oil” means sludge from the fuel or lubricating oil separators, waste lubricating oil from main or auxiliary machinery, or waste oil from bilge water separators, oil filtering equipment or drip trays. (*boues d’hydrocarbures*)

“smoke” means any solid, liquid, gas or combination of them produced by the combustion of fuel and includes soot, ash and grit. (*fumée*)

“smoke chart” means a smoke chart described in section 163. (*carte des fumées*)

“SO_x emission control area” means an area listed in or designated under Regulation 14 of Annex VI to the Pollution Convention. (*zone de contrôle des émissions de SO_x*)

“solidifying substance” means a noxious liquid substance that at the time of unloading is, in the case of a substance with a melting point below 15°C, at a temperature of less than 5°C above its melting point or, in the case of a substance with a melting point of or above 15°C, at a temperature of less than 10°C above its melting point. (*substance qui se solidifie*)

“Standard Methods” means the *Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater*, published by the American Public Health Association. (*Standard Methods*)

“suspended solids” means the total suspended solid matter in or on a liquid when it is tested in accordance with procedures specified in section 2540 D of the Standard Methods. (*matières solides en suspension*)

“total residual chlorine” means the total quantity of chlorine when tested in accordance with the amperometric titration method described in Standard Methods. (*chlore résiduel total*)

“transfer operation” means

- (a) the loading of oil, an oily mixture, a noxious liquid substance or a dangerous chemical onto a ship from a loading facility or from another ship; or

(résidus de déchargement et déversement). La présente définition comprend les balayures de cargaison. (*cargo résidues*)

« résolution A.444(XI) » La recommandation de l’OMI intitulée *Recommandation relative à l’installation d’un équipement de séparation d’eau et d’hydrocarbures aux termes de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution causée par les navires, telle que modifiée par le protocole de 1978 y relatif*, adoptée le 15 novembre 1979. (*résolution A.444(XI)*)

« résolution A.744(18) » La recommandation de l’OMI intitulée *Directives sur le programme renforcé d’inspections à l’occasion des visites des vraquiers et des pétroliers*, adoptée le 4 novembre 1993. (*Resolution A.744(18)*)

« résolution MEPC.107(49) » La recommandation de l’OMI intitulée *Directives et spécifications révisées relatives au matériel de prévention de la pollution destiné aux eaux de cale de la tranche des machines des navires*, adoptée le 18 juillet 2003. (*Resolution MEPC.107(49)*)

« société de classification agréée » L’American Bureau of Shipping, le Bureau Veritas (Canada), le Det Norske Veritas, le Germanischer Lloyd ou le Lloyd’s Register of Shipping. (*approved classification society*)

« Standard Methods » Le document intitulé *Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater*, publié par l’American Public Health Association. (*Standard Methods*)

« substance à viscosité élevée » Substance liquide nocive de la catégorie X ou Y dont la viscosité est égale ou supérieure à 50 mPa·s à la température de déchargement. (*high viscosity substance*)

« substance liquide » Substance dont la tension de vapeur ne dépasse pas 0,28 MPa en valeur absolue à une température de 37,8 °C. (*liquid substance*)

« substance liquide nocive ou SLN » Substance, contenue ou non dans un mélange avec d’autres substances, qui est transportée en vrac et classée dans les catégories X, Y ou Z et énumérée dans la colonne intitulée « Catégorie de pollution » des chapitres 17 ou 18 du Recueil IBC ou celle classée à titre provisoire selon le paragraphe 3) de la règle 6 de l’Annexe II de la Convention sur la pollution des mers comme relevant des catégories X, Y ou Z. (*noxious liquid substance or NLS*)

« substance qui appauvrit la couche d’ozone » Substance réglementée au sens du paragraphe 4 de l’article premier du *Protocole de Montréal relatif à des substances qui appauvrissent la couche d’ozone*, 1987, adopté et publié par les Nations Unies, qui figure aux Annexes A, B, C ou E de ce protocole. (*ozone-depleting substance*)

« substance qui se solidifie » Substance liquide nocive ayant un point de fusion inférieur à 15 °C qui, au moment du déchargement, est à une température de moins de 5 °C au-dessus de son point de fusion ou substance liquide nocive ayant un point de fusion égal ou supérieur à 15 °C qui au moment du déchargement, est à une température de moins de 10 °C au-dessus de son point de fusion. (*solidifying substance*)

« système antisalissure » Revêtement, peinture, traitement de la surface, surface ou dispositif qui est utilisé sur un navire pour contrôler ou empêcher le dépôt d’organismes indésirables. (*anti-fouling system*)

« tranche des machines » S’entend au sens de l’article 2 du *Règlement sur les machines de navires*. (*machinery spaces*)

(b) the unloading of oil, an oily mixture, a noxious liquid substance or a dangerous chemical from a ship onto an unloading facility or onto another ship. (*opération de transbordement*)

“unloading facility” means any shore or sea installation that is used for the unloading of oil, an oily mixture, a noxious liquid substance or a dangerous chemical from a ship. (*installation de déchargement*)

“waters under Canadian jurisdiction” means

(a) Canadian waters; and

(b) the exclusive economic zone of Canada. (*eaux de compétence canadienne*)

(2) For the purposes of these Regulations, every reference to “Administration” in any material that is incorporated by reference into these Regulations means

(a) in the case of a Canadian ship, the Minister; and

(b) in the case of a ship that is not a Canadian ship, the government of the state whose flag the ship is entitled to fly.

(3) In the event of an inconsistency between a definition in any material incorporated by reference into these Regulations and any other definition in these Regulations, that other definition shall prevail to the extent of the inconsistency.

(4) For the purpose of interpreting any material incorporated by reference into these Regulations, “should” shall be read to mean “shall”.

Incorporation by Reference

2. Unless otherwise indicated in these Regulations, any reference to material that is incorporated by reference into these Regulations is a reference to that material as amended from time to time.

« transformation importante » S’entend :

a) dans le cas d’un navire visé aux sections 1 et 2, de la transformation d’un navire qui, selon le cas :

(i) en modifie considérablement les dimensions ou la capacité de transport du navire,

(ii) en change le type,

(iii) vise à en prolonger considérablement la durée de vie,

(iv) entraîne des modifications telles qu’il devient assujéti aux dispositions du présent règlement qui autrement ne lui seraient pas applicables;

b) dans le cas d’un moteur diesel visé à la section 6, de la transformation d’un moteur qui prend l’une des formes suivantes :

(i) le remplacement du moteur par un moteur neuf qui est construit le 1^{er} janvier 2000 ou après cette date,

(ii) une modification importante, au sens du Code technique sur les NO_x, apportée au moteur,

(iii) l’accroissement de la puissance maximale continue du moteur de plus de 10 pour cent. (*major conversion*)

« transporteur de gaz » S’entend au sens de la règle 3.20 du chapitre II-1 de la Convention de sécurité. (*gas carrier*)

« transporteur de pétrole brut » Pétrolier affecté au transport de pétrole brut. (*crude oil tanker*)

« transporteur de produits » Pétrolier affecté au transport d’hydrocarbures autres que du pétrole brut. (*product carrier*)

« zone de contrôle des émissions de Sox » Zone énumérée ou désignée en vertu de la règle 14 de l’Annexe VI de la Convention sur la pollution des mers. (*SOx emission control area*)

« zone de contrôle de la sécurité de la navigation » S’entend au sens de l’article 2 de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*. (*shipping safety control zone*)

« zone de pêche » S’entend au sens d’une zone de pêche du Canada décrite dans le *Décret sur les zones de pêche du Canada (zones 1, 2 et 3)*, le *Décret sur les zones de pêche du Canada (zones 4 et 5)* et le *Décret sur les zones de pêche du Canada (zone 6)* pris en vertu de la *Loi sur les océans*. (*fishing zone*)

(2) Pour l’application du présent règlement, toute mention de « autorité » dans un document incorporé par renvoi dans le présent règlement s’entend :

a) du ministre dans le cas d’un navire canadien;

b) du gouvernement de l’État sous le pavillon duquel il est habilité à naviguer dans le cas d’un navire qui n’est pas un navire canadien.

(3) Les définitions du présent règlement l’emportent sur les définitions incompatibles d’un document incorporé par renvoi dans le présent règlement.

(4) Aux fins de l’interprétation d’un document incorporé par renvoi au présent règlement, « devrait » a le sens de « doit ».

Incorporation par renvoi

2. Sauf disposition contraire dans le présent règlement, toute mention d’un document incorporé par renvoi dans le présent règlement constitue un renvoi à celui-ci avec ses modifications successives.

Subdivision 2

Application

3. (1) Unless otherwise specified, these Regulations apply to
 (a) a Canadian ship anywhere; and
 (b) a ship that is not a Canadian ship in waters under Canadian jurisdiction.

(2) These Regulations do not apply in respect of any ship owned or operated by a state and used only in government non-commercial service.

(3) A ship registered in a state that is not a signatory to the Pollution Convention shall comply with these Regulations, in addition to the applicable regulations made under Part V of the Act, before operating in waters under Canadian jurisdiction.

Subdivision 3

Prescribed Pollutants

4. For the purposes of Part XV of the Act, the following substances are prescribed to be pollutants:

- (a) oil and any oily mixture;
- (b) any noxious liquid substance;
- (c) for the purposes of Division 3, any substance listed in Schedule 1, except when it is carried in packaged form or in a freight container, road vehicle, trailer, portable tank or railway vehicle or a tank mounted on a chassis;
- (d) sewage and sewage sludge;
- (e) any organotin compounds; and
- (f) garbage, excluding any pollutant referred to in paragraphs (a) to (e).

Subdivision 4

General Requirements

Plans and Specifications

5. For the purposes of these Regulations, the Minister may accept plans and specifications that have been approved by an approved classification society or by an agency of a country other than Canada if the society or agency applies the same requirements as Canada in its approval process.

Mixture of Pollutants

6. If a pollutant is mixed with another pollutant, the more stringent requirements respecting the individual pollutants apply.

Special Inspections

7. (1) If the construction, arrangement, equipment, fittings, installations or systems of a ship are changed by an accident, the discovery of a defect, major repair or major conversion that affects the ship's compliance with these Regulations, the owner or master of the ship shall report the change in writing to the Board as soon as practicable.

Sous-section 2

Application

3. (1) Sauf disposition contraire, le présent règlement s'applique :

- a) aux navires canadiens où qu'ils soient;
- b) aux navires qui ne sont pas des navires canadiens et qui se trouvent dans les eaux de compétence canadienne.

(2) Le présent règlement ne s'applique pas aux navires appartenant à un État ou exploités par un État et utilisés uniquement à des fins gouvernementales et non commerciales.

(3) Tout navire immatriculé dans un État qui n'est pas signataire de la Convention sur la pollution des mers doit, avant de naviguer dans les eaux de compétence canadienne, être conforme au présent règlement, ainsi qu'aux règlements applicables pris en vertu de la partie V de la Loi.

Sous-section 3

Polluants désignés

4. Pour l'application de la partie XV de la Loi, les substances ci-après sont désignées comme polluants :

- a) les hydrocarbures et tout mélange d'hydrocarbures;
- b) les substances liquides nocives;
- c) pour l'application de la section 3, les substances qui figurent à l'annexe 1, sauf celles transportées dans un emballage ou un conteneur, un véhicule routier, une remorque, une citerne mobile, un véhicule ferroviaire ou une citerne montée sur châssis;
- d) les eaux usées et les boues d'épuration;
- e) les composés organostanniques;
- f) les ordures, sauf les polluants visés aux alinéas a) à e).

Sous-section 4

Exigences générales

Plans et spécifications

5. Pour l'application du présent règlement, le ministre peut accepter des plans et des spécifications qui ont été approuvés par une société de classification agréée ou un organisme d'un pays autre que le Canada si la société ou l'organisme applique les mêmes exigences que le Canada en ce qui concerne son processus d'approbation.

Mélange de polluants

6. Si un polluant est mélangé à un autre polluant, les exigences les plus rigoureuses relatives aux polluants individuels s'appliquent.

Inspections spéciales

7. (1) Si la construction, la disposition, l'équipement, les appareils, les installations ou les systèmes d'un navire subissent un changement qui est attribuable à un accident, à la découverte d'une déféctuosité, à des réparations majeures ou à une transformation importante et qui a une incidence sur sa conformité au présent règlement, le propriétaire ou le capitaine du navire doit informer par écrit le Bureau du changement aussitôt que possible.

(2) If an owner or master of a ship reports a change to the Board, the Board may require a steamship inspector to perform a special general or partial inspection of the ship to ensure that the necessary repairs have been made and the ship complies with these Regulations.

(3) The owner or master of a ship need not report minor repairs or the direct replacement of equipment or fittings that comply with these Regulations to the Board.

Subdivision 5

Exceptions to Discharge Provisions

Exceptions

8. Sections 9, 10, 40, 82, 83, 108, 128 and 139 respecting the discharge of a pollutant and Division 6 respecting the pollution of the air do not apply if

- (a) a discharge is necessary for the purpose of saving lives, securing the safety of a ship or preventing the immediate loss of a ship;
- (b) a discharge occurs as a result of an accident of navigation in which a ship or its equipment is damaged, unless the accident occurs as a result of an action that is outside the ordinary practice of seamen;
- (c) minimal and unavoidable leakage of oil occurs as a result of the operation of an underwater machinery component;
- (d) a discharge is made for the purpose of scientific research into pollution abatement or control in accordance with permission granted by the Minister;
- (e) an accidental loss of synthetic fishing nets occurs, provided that all reasonable precautions were taken to prevent the loss;
- (f) a discharge of garbage results from damage to a ship or its equipment, provided all reasonable precautions have been taken before and after the occurrence of the damage to prevent or minimize the discharge; or
- (g) an emission involving pollution of the air results from damage to a ship or its equipment, provided all reasonable precautions have been taken before and after the occurrence of the damage to prevent or minimize the emission.

Canadian Ships in Special Areas

9. A Canadian ship shall comply with the following requirements, if they are in effect, that are set out in the Pollution Convention respecting a discharge of a pollutant:

- (a) in the case of a ship in a special area, as defined in Annex I to the Pollution Convention, the requirements of regulations 15 and 34 of Annex I to the Pollution Convention as they apply to a discharge in a special area;
- (b) in the case of a ship in a special area, as defined in Annex V to the Pollution Convention, regulation 5(1) of Annex V to the Pollution Convention; and
- (c) in the case of a ship in the Antarctic area, as defined in regulation 13.8.1 of Annex II to the Pollution Convention, regulation 13.8.2 of Annex II to the Pollution Convention.

(2) Si le propriétaire ou le capitaine du navire l'informe d'un changement, le Bureau peut exiger que l'inspecteur de navires à vapeur effectue une inspection spéciale partielle ou générale du navire pour s'assurer que les réparations nécessaires ont été effectuées et que le navire est conforme au présent règlement.

(3) Le propriétaire ou le capitaine du navire n'est pas tenu d'informer le Bureau des réparations mineures ni du remplacement direct d'équipement ou d'appareils conformes au présent règlement.

Sous-section 5

Exceptions aux dispositions sur les rejets

Exceptions

8. Les articles 9, 10, 40, 82, 83, 108, 128 et 139 concernant le rejet d'un polluant et la section 6 concernant la pollution de l'atmosphère ne s'appliquent pas dans les cas suivants :

- a) un rejet est nécessaire pour sauvegarder la vie humaine, assurer la sécurité d'un navire ou éviter sa perte immédiate;
- b) un rejet se produit à la suite d'un accident maritime qui a endommagé le navire ou son équipement, à moins qu'il ne survienne à la suite d'une action qui ne s'inscrit pas dans la pratique ordinaire des gens de mer;
- c) une fuite mineure et inévitable d'hydrocarbures se produit à la suite du fonctionnement d'une pièce mécanique immergée;
- d) un rejet est effectué aux fins de recherches scientifiques concernant la lutte contre la pollution conformément à une permission donnée par le ministre;
- e) une perte accidentelle de filets de pêche en fibre synthétique se produit, à la condition que toutes les mesures de précaution raisonnables aient été prises pour la prévenir;
- f) un rejet d'ordures se produit à la suite d'une avarie subie par le navire ou son équipement, à la condition que toutes les mesures de précaution raisonnables aient été prises avant et après l'avarie pour l'empêcher ou la réduire;
- g) l'émission comportant la pollution de l'atmosphère se produit à la suite d'une avarie subie par le navire ou son équipement, à la condition que toutes les mesures de précaution raisonnables aient été prises avant et après l'avarie pour l'empêcher ou la réduire.

Navires canadiens dans les zones spéciales

9. Tout navire canadien doit être conforme aux exigences ci-après, si elles sont en vigueur, qui figurent dans la Convention sur la pollution des mers concernant tout rejet d'un polluant :

- a) s'il s'agit d'un navire qui se trouve dans une zone spéciale, au sens de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers, les règles 15 et 34 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers dans la mesure où elles s'appliquent à un rejet dans une zone spéciale;
- b) s'il s'agit d'un navire qui se trouve dans une zone spéciale, au sens de l'Annexe V de la Convention sur la pollution des mers, le paragraphe 1) de la règle 5 de l'Annexe V de la Convention sur la pollution des mers;
- c) s'il s'agit d'un navire qui se trouve dans la zone de l'Antarctique, au sens de la règle 13.8.1 de l'Annexe II de la Convention sur la pollution des mers, la règle 13.8.2 de l'Annexe II de la Convention sur la pollution des mers.

Canadian Ships in SO_x Emission Control Areas

Navires canadiens dans les zones de contrôle des émissions de SO_x

10. A Canadian ship that is in a SO_x emission control area shall comply with the requirements that are set out in Regulations 14(3) to (7) of Annex VI to the Pollution Convention and are in effect.

10. Tout navire canadien qui se trouve dans une zone de contrôle des émissions de SO_x doit être conforme aux exigences qui sont prévues aux paragraphes 3) à 7) de la règle 14 de l'Annexe VI de la Convention sur la pollution des mers et qui sont en vigueur.

Equipment Requirements

Exigences relatives à l'équipement

11. (1) Equipment that is on a Canadian ship and regulated under these Regulations requires a certificate of type approval issued by the Minister.

11. (1) Tout équipement qui se trouve à bord d'un navire canadien et qui est assujéti au présent règlement doit avoir un certificat d'approbation par type délivré par le ministre.

(2) Equipment regulated under these Regulations that is on a ship shall not be operated unless it continues to meet the standards for which it was initially approved.

(2) Il est interdit d'utiliser l'équipement assujéti au présent règlement à bord d'un navire à moins qu'il ne continue à être conforme aux normes selon lesquelles il a été initialement approuvé.

Issuance of a Certificate of Type Approval

Délivrance d'un certificat d'approbation par type

12. (1) For equipment that requires a certificate of type approval, the equipment shall be tested in accordance with the requirements of these Regulations and the test data and results, including the test laboratory's analyses of any test samples, shall be forwarded to the Minister in the format required by these Regulations.

12. (1) Pour l'équipement qui doit avoir un certificat d'approbation par type, il doit être soumis aux essais conformément au présent règlement et les données et résultats des essais, y compris les résultats des analyses de laboratoire d'essai des échantillons doivent parvenir au ministre selon le modèle prévu au présent règlement.

(2) If the Minister is satisfied that the equipment meets the requirements of these Regulations, the Minister may issue a certificate of type approval.

(2) Le ministre peut délivrer un certificat d'approbation par type s'il est satisfait que l'équipement est conforme au présent règlement.

[13 to 16 reserved]

[13 à 16 réservés]

PART 2

PARTIE 2

SPECIFIC PROVISIONS

DISPOSITIONS PARTICULIÈRES

DIVISION 1

SECTION 1

OIL

HYDROCARBURES

Subdivision 1

Sous-section 1

Construction and Equipment

Construction et équipement

Plans and Specifications

Plans et spécifications

17. (1) Subject to subsection (2), the owner of a Canadian oil tanker of 150 tons gross tonnage or more or of any other Canadian ship of 400 tons gross tonnage or more shall build, fit out or carry out major repairs to the ship in accordance with the plans and specifications required under this section, and shall submit four copies of those plans and specifications to the Minister.

17. (1) Sous réserve du paragraphe (2), le propriétaire de tout pétrolier canadien d'une jauge brute de 150 tonneaux ou plus ou de tout autre navire canadien d'une jauge brute de 400 tonneaux ou plus doit se conformer, pour le construire, l'équiper ou y apporter des réparations majeures, aux plans et spécifications exigés par le présent article et les présenter au ministre en quatre exemplaires.

(2) The plans and specifications shall contain a description of

(2) Les plans et spécifications doivent comporter une description de ce qui suit :

(a) in the case of an oil tanker,

a) s'il s'agit d'un pétrolier :

(i) containers or enclosed deck areas referred to in section 20,

(i) les conteneurs ou les ponts fermés visés à l'article 20,

(ii) the slop tank arrangement referred to in regulation 29 of Annex I to the Pollution Convention,

(ii) la disposition des citernes de décantation qui est visée à la règle 29 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers,

(iii) the oil discharge monitoring and control system referred to in regulations 31.2 and 31.3 of Annex I to the Pollution Convention,

(iii) le dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures visé aux règles 31.2 et 31.3 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers,

- (iv) the oil-water interface detector referred to in regulation 32 of Annex I to the Pollution Convention,
 - (v) the pumping, piping and discharge arrangements referred to in regulations 30.1 to 30.4 of Annex I to the Pollution Convention,
 - (vi) the subdivision and stability requirements referred to in regulations 27, 28.1 to 28.4 and 28.6 of Annex I to the Pollution Convention,
 - (vii) the hypothetical outflow of oil referred to in regulations 25.1 to 25.4 of Annex I to the Pollution Convention, and
 - (viii) the limitation of size and arrangements of cargo tanks referred to in regulations 26.2 to 26.6 of Annex I to the Pollution Convention;
- (b) in the case of a crude oil tanker of 20,000 tonnes deadweight or more,
- (i) the requirements referred to in paragraph (a),
 - (ii) the segregated ballast tanks referred to in regulation 18.2 of Annex I to the Pollution Convention,
 - (iii) the protective location of segregated ballast tanks referred to in regulations 18.12 to 18.15 of Annex I to the Pollution Convention,
 - (iv) the crude oil washing system referred to in regulation 33.2 of Annex I to the Pollution Convention, and
 - (v) the inert gas system referred to in paragraph 5.5 of regulation 4 of Chapter II-2 of the Safety Convention;
- (c) in the case of a product carrier of 30,000 tonnes deadweight or more, the requirements referred to in paragraph (a) and subparagraphs (b)(ii) and (iii);
- (d) in the case of any ship of 400 tons gross tonnage or more,
- (i) the containers or enclosed deck areas referred to in section 19,
 - (ii) the tank referred to in section 21,
 - (iii) the pump and piping system referred to in section 24 for discharging oily residues and sludge oil to a reception facility,
 - (iv) the standard discharge connection referred to in Regulation 13 of Annex I to the Pollution Convention, and
 - (v) unless the ship engages only on voyages in Section I waters and is fitted with a holding tank that has a volume adequate for the retention on board of oily bilge water, the oil filtering equipment, alarm arrangements and automatic stopping arrangements referred to in Regulation 14 of Annex I to the Pollution Convention;
- (e) in the case of a ship that engages only on voyages in the inland waters of Canada,
- (i) the requirements referred to in subparagraphs (d)(i) to (iv), and
 - (ii) unless the ship is fitted with a holding tank that has a volume adequate for the retention on board of oily mixtures from the machinery space bilges, the oil filtering equipment referred to in Regulation 14 of Annex I to the Pollution Convention, a 5 ppm bilge alarm that is substantially similar to that referred to in Part 3 and an automatic stopping arrangement that is substantially similar to that referred to in Regulation 14.7 of Annex I to the Pollution Convention; and
- (f) in the case of a ship of less than 10,000 tons gross tonnage that engages on voyages in Section II waters, the oil filtering equipment referred to in subparagraph (d)(v), except that the
- (iv) le détecteur d'interface hydrocarbures-eau visé à la règle 32 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers,
 - (v) les dispositions des installations de pompage, de tuyautage et de rejet qui sont visées aux règles 30.1 à 30.4 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers,
 - (vi) les exigences de subdivision et de stabilité visées aux règles 27, 28.1 à 28.4 et 28.6 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers,
 - (vii) le débit hypothétique d'hydrocarbures visé aux règles 25.1 à 25.4 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers,
 - (viii) les limites quant aux dimensions et aux dispositions des citernes à cargaison qui sont visées aux règles 26.2 à 26.6 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers;
- b) s'il s'agit d'un pétrolier de brut d'un port en lourd de 20 000 tonnes métriques ou plus :
- (i) les exigences visées à l'alinéa a),
 - (ii) les citernes à ballast séparé visées à la règle 18.2 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers,
 - (iii) la localisation défensive des citernes à ballast séparé visée aux règles 18.12 à 18.15 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers,
 - (iv) le système de lavage au pétrole brut visé à la règle 33.2 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers,
 - (v) le dispositif à gaz inerte visé au paragraphe 5.5 de la règle 4 du chapitre II-2 de la Convention de sécurité;
- c) s'il s'agit d'un transporteur de produits d'un port en lourd de 30 000 tonnes métriques ou plus, les exigences visées à l'alinéa a) et aux sous-alinéas b)(ii) et (iii);
- d) s'il s'agit d'un navire d'une jauge brute de 400 tonneaux ou plus :
- (i) les conteneurs ou ponts fermés visés à l'article 19,
 - (ii) la citerne visée à l'article 21,
 - (iii) la pompe et le système de tuyautage visés à l'article 24 qui rejettent les résidus d'hydrocarbures et les boues d'hydrocarbures dans une installation de réception,
 - (iv) le raccord normalisé de jonction de déchargement visé à la règle 13 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers,
 - (v) à moins qu'il ne s'agisse d'un navire qui effectue exclusivement des voyages dans les eaux de la section I et qui est muni d'une citerne de rétention d'une capacité suffisante pour retenir à bord les eaux de cale contenant des hydrocarbures, le matériel de filtrage d'hydrocarbures, les dispositifs d'alarme et les dispositifs d'arrêt automatique visés à la règle 14 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers;
- e) s'il s'agit d'un navire qui effectue exclusivement des voyages dans les eaux internes du Canada :
- (i) les exigences visées aux sous-alinéas d)(i) à (iv),
 - (ii) à moins qu'il ne soit muni d'une citerne de rétention d'une capacité suffisante pour retenir à bord les eaux de cale de la tranche des machines contenant un mélange d'hydrocarbures, le matériel de filtrage d'hydrocarbures visé à la règle 14 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers, une alarme à 5 ppm pour eaux de cale qui est

equipment need not be fitted with an alarm or automatic stopping arrangement.

(3) The owner of an oil tanker need not meet the requirements referred to in subparagraphs (2)(a)(ii) to (iv) if the oil tanker

(a) engages exclusively in the carriage of asphalt or similar oils that, through their physical properties, inhibit the effective separation of oil and water and monitoring of the discharge of oil; or

(b) engages only on voyages in waters under Canadian jurisdiction within 50 nautical miles from the nearest land and that are exclusively of 72 hours or less in duration.

(4) The owner of an oil tanker need not meet the requirements referred to in subparagraphs (2)(a)(iii) and (iv) if the oil tanker engages only on voyages in waters under Canadian jurisdiction within 50 nautical miles from the nearest land.

(5) The owner of a non-self-propelled oil tanker that cannot wash or ballast its cargo tanks while en route need not meet the requirements referred to in subparagraphs (2)(a)(ii) to (v).

(6) Subparagraphs (2)(a)(vii) and (viii) do not apply to an oil tanker

(a) for which the building contract is placed on or after January 1, 2007;

(b) whose keel is laid or that is at a similar stage of construction on or after July 1, 2007, in the absence of a building contract;

(c) the delivery of which is on or after January 10, 2010; or

(d) that has undergone a major conversion

(i) for which the building contract is placed on or after January 1, 2007,

(ii) the construction work of which is begun on or after July 1, 2007, in the absence of a building contract, or

(iii) which is completed on or after January 1, 2010.

Emergency Plan

18. Subject to subsection 38(3), the owner of a Canadian oil tanker of 150 tons gross tonnage or more or any other Canadian ship of 400 tons gross tonnage or more that carries oil as cargo or as fuel shall submit four copies of either of the following plans to the Minister:

(a) the shipboard oil pollution emergency plan; or

(b) if the plan has been combined with the shipboard marine pollution emergency plan for noxious liquid substances, the shipboard marine pollution emergency plan.

pratiquement similaire à celle visée à la partie 3 et un dispositif d'arrêt automatique qui est pratiquement similaire à celui visé à la règle 14.7 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers;

f) s'il s'agit d'un navire d'une jauge brute de moins de 10 000 tonneaux qui effectue des voyages dans les eaux de la section II, le matériel de filtrage d'hydrocarbures visé au sous-alinéa d)(v), sauf que cet équipement n'a pas à être muni d'une alarme ni d'un dispositif d'arrêt automatique.

(3) Le propriétaire d'un pétrolier n'est pas tenu de se conformer aux exigences visées aux sous-alinéas (2)a)(ii) à (iv) si le pétrolier, selon le cas :

a) effectue exclusivement le transport d'asphalte ou d'hydrocarbures semblables qui, de par leurs propriétés physiques, empêchent la séparation efficace de l'eau et des hydrocarbures et la surveillance des rejets d'hydrocarbures;

b) effectue exclusivement des voyages dans les eaux de compétence canadienne situées à moins de 50 milles marins à partir de la terre la plus proche et qui sont exclusivement d'une durée de 72 heures ou moins.

(4) Le propriétaire d'un pétrolier n'est pas tenu de se conformer aux exigences visées aux sous-alinéas (2)a)(iii) et (iv) si le pétrolier effectue exclusivement des voyages dans les eaux de compétence canadienne situées à moins de 50 milles marins à partir de la terre la plus proche.

(5) Le propriétaire d'un pétrolier non autopropulsé qui ne peut laver ou ballaster ses citernes à cargaison pendant qu'il fait route n'a pas à se conformer aux exigences visées aux sous-alinéas (2)a)(ii) à (v).

(6) Les sous-alinéas (2)a)(vii) et (viii) ne s'appliquent pas à un pétrolier dans les cas suivants :

a) son contrat de construction est conclu le 1^{er} janvier 2007 ou après cette date;

b) à défaut de contrat de construction, la quille de celui-ci est posée le 1^{er} juillet 2007 ou après cette date, ou dont la construction se trouve à un stade équivalent à cette date;

c) la livraison de celui-ci s'est effectuée le 10 janvier 2010 ou après cette date;

d) une transformation importante y a été effectuée :

(i) dont le contrat de construction est conclu le 1^{er} janvier 2007 ou après cette date,

(ii) à défaut de contrat de construction, les travaux de construction de celle-ci ont commencé le 1^{er} juillet 2007 ou après cette date,

(iii) l'achèvement de celle-ci s'est effectué le 1^{er} janvier 2010 ou après cette date.

Plan d'urgence

18. Sous réserve du paragraphe 38(3), le propriétaire de tout pétrolier canadien d'une jauge brute de 150 tonneaux ou plus ou de tout autre navire canadien d'une jauge brute de 400 tonneaux ou plus qui transporte des hydrocarbures comme cargaison ou combustible doit présenter au ministre, en quatre exemplaires, l'un des plans suivants :

a) le plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures;

b) le plan d'urgence de bord contre la pollution des mers, si celui-ci a été combiné avec le plan d'urgence de bord contre la pollution par les substances liquides nocives.

Containers or Enclosed Deck Areas of Ships
for Bunkering Operations

19. (1) Subject to subsection (2), a ship of 100 tons gross tonnage or more shall be fitted or equipped with a container or an enclosed deck area that, under even-keel conditions,

- (a) is capable of retaining oil that may leak or spill during bunkering operations;
- (b) has a capacity of not less than 0.08 m³ if the ship is of less than 400 tons gross tonnage or not less than 0.16 m³ if the ship is of 400 tons gross tonnage or more; and
- (c) does not adversely affect the stability of the ship or the safety of its crew.

(2) Subsection (1) does not apply in respect of a ship

- (a) that is fitted with an overflow system that prevents oil from discharging onto the open deck; or
- (b) that usually fills its bunkers from a truck and is equipped with a bunkering hose that has an inside diameter of 51 mm or less and employs an automatic shut-off nozzle.

Containers or Enclosed Deck Areas for Oil Tankers

20. (1) An oil cargo loading or unloading manifold and a cargo transfer connection point on an oil tanker shall be fitted or equipped with a container or an enclosed deck area

- (a) that is capable of retaining oil that may leak or spill during transfer operations;
- (b) that has a means for the removal of the oil retained in it; and
- (c) that does not adversely affect the stability of the oil tanker or the safety of its crew.

(2) If the largest conduit serving an oil cargo loading or unloading manifold or a cargo transfer connection point on an oil tanker has an inside diameter set out in Column 1 of an item of the table to this subsection, the container or enclosed deck area shall, under even-keel conditions, have the volume set out in Column 2 of that item.

TABLE

Column 1		Column 2
Item	Inside Diameter	Volume of Container or Enclosed Deck Area
1.	Less than 51 mm	0.08 m ³
2.	51 mm or more, but less than 101 mm	0.16 m ³
3.	101 mm or more, but less than 153 mm	0.32 m ³
4.	153 mm or more, but less than 305 mm	0.48 m ³
5.	305 mm or more	0.64 m ³

Tanks for Oily Residue and Sludge Oil

21. A ship of 400 tons gross tonnage or more shall be equipped with at least one tank

- (a) that has an adequate capacity, having regard to the type of machinery fitted on the ship and the ship's usual length of voyage, to receive the oily residues and sludge oil that result from

Conteneurs ou ponts fermés de navires destinés au soutage

19. (1) Sous réserve du paragraphe (2), tout navire d'une jauge brute de 100 tonnes ou plus doit être muni ou équipé d'un conteneur ou d'un pont fermé qui, à tirant d'eau égal, est conforme aux exigences suivantes :

- a) il peut retenir les fuites ou les déversements d'hydrocarbures qui peuvent survenir pendant le soutage;
- b) il a une capacité d'au moins 0,08 m³, si la jauge brute du navire est inférieure à 400 tonnes, ou d'au moins 0,16 m³, si elle est de 400 tonnes ou plus;
- c) il ne compromet pas la stabilité du navire ni la sécurité de son équipage.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas à un navire qui est muni :

- a) soit d'un système de débordement qui empêche le rejet d'hydrocarbures sur le pont découvert;
- b) soit d'un tuyau de soutage d'un diamètre intérieur d'au plus 51 mm avec bec à arrêt automatique si ses soutes sont habituellement remplies par un camion.

Conteneurs ou ponts fermés de pétroliers

20. (1) Tout collecteur de chargement ou de déchargement de la cargaison d'hydrocarbures et tout raccord de transbordement de la cargaison à bord d'un pétrolier doivent être munis ou équipés d'un conteneur ou d'un pont fermé qui est conforme aux exigences suivantes :

- a) il peut retenir les fuites ou les déversements d'hydrocarbures qui peuvent survenir pendant les opérations de transbordement;
- b) il est doté d'un moyen d'enlever les hydrocarbures qui y sont retenus;
- c) il ne compromet pas la stabilité du pétrolier ni la sécurité de son équipage.

(2) Si le plus gros tuyau du collecteur de chargement ou de déchargement de la cargaison d'hydrocarbures ou du raccord de transbordement de la cargaison à bord d'un pétrolier a un diamètre intérieur indiqué à la colonne 1 du tableau du présent paragraphe, le conteneur ou le pont fermé doit, à tirant d'eau égal, avoir le volume indiqué à la colonne 2.

TABLEAU

Colonne 1		Colonne 2
Article	Diamètre intérieur	Volume du conteneur ou du pont fermé
1.	Moins de 51 mm	0,08 m ³
2.	51 mm ou plus, mais moins de 101 mm	0,16 m ³
3.	101 mm ou plus, mais moins de 153 mm	0,32 m ³
4.	153 mm ou plus, mais moins de 305 mm	0,48 m ³
5.	305 mm ou plus	0,64 m ³

Citernes à résidus et à boues d'hydrocarbures

21. Tout navire d'une jauge brute de 400 tonnes ou plus doit être muni d'au moins une citerne qui est conforme aux exigences suivantes :

- a) elle a une capacité suffisante, compte tenu du type de machines du navire et de la durée habituelle des voyages du navire,

the purification of fuel and lubricating oils and from oil leakages into the ship's machinery spaces; and
 (b) that is designed and constructed so as to facilitate its cleaning.

Prohibited Forepeak Tanks and Tanks Forward of the Collision Bulkhead

22. No ship of 400 tons gross tonnage or more that is put into service on or after February 16, 1993 shall carry oil in a forepeak tank or in a tank forward of the collision bulkhead.

Cargo Spaces for Carrying Oil in Bulk on Ships other than Oil Tankers

23. (1) A ship, other than an oil tanker, that is fitted with cargo spaces that are constructed and used for carrying oil in bulk and have an aggregate capacity of at least 200 m³ but less than 1,000 m³ shall comply with the construction and operational requirements referred to in regulation 26.4 of Annex I to the Pollution Convention, sections 20 and 22 and subsections 42(2) and 51(4).

(2) A ship, other than an oil tanker, that is fitted with cargo spaces that are constructed and used for carrying oil in bulk and have an aggregate capacity of at least 1,000 m³ shall comply with

- (a) construction and operational requirements referred to in regulation 26.4 of Annex I to the Pollution Convention and sections 20 and 22 and subsections 42(2) and 51(4);
- (b) the requirements of an oil discharge monitoring and control system referred to in subparagraphs 17(2)(a)(ii) to (iv) and 36(1)(c)(i); and
- (c) the requirements for double hulling referred to in Subdivision 7.

Piping Systems — Standard Discharge Connections and Sludge Oil Pumps

24. (1) A ship of 400 tons gross tonnage or more that is fitted with main or auxiliary propulsion machinery shall be equipped with at least one pump that is capable of discharging the oily residues and sludge oil from its machinery space bilges and sludge oil tanks through a piping system to a reception facility.

(2) The piping system referred to in subsection (1) shall have a stop valve and at least one outlet that is accessible from the weather deck and fitted with a standard discharge connection that meets the requirements of regulation 13 of Annex I to the Pollution Convention.

(3) The piping to and from sludge oil tanks shall have no direct connection overboard other than the standard discharge connection referred to in subsection (2).

Means for Stopping Discharge Pumps

25. A Canadian ship of 400 tons gross tonnage or more that is fitted with main or auxiliary propulsion machinery shall be equipped on the weather deck with a means for stopping each pump that is used to discharge oily residues and sludge oil.

pour contenir les résidus d'hydrocarbures et les boues d'hydrocarbures qui proviennent de la purification du combustible et des huiles de graissage et des écoulements d'hydrocarbures dans la tranche des machines;

b) elle est conçue et construite de façon à en faciliter le nettoyage.

Interdiction visant les citernes du coqueron avant et les citernes situées à l'avant de la cloison d'abordage

22. Il est interdit à tout navire d'une jauge brute de 400 tonneaux ou plus qui est mis en service le 16 février 1993 ou après cette date de transporter des hydrocarbures dans une citerne du coqueron avant ou dans une citerne située à l'avant de la cloison d'abordage.

Citernes à cargaison destinées aux hydrocarbures en vrac à bord de navires autres que des pétroliers

23. (1) Tout navire, autre qu'un pétrolier, qui est doté de citernes à cargaison construites et utilisées pour le transport d'hydrocarbures en vrac et ayant une capacité totale d'au moins 200 m³ mais de moins de 1 000 m³ doit être conforme aux exigences de construction et d'exploitation visées à la règle 26.4 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers, aux articles 20 et 22 et aux paragraphes 42(2) et 51(4).

(2) Tout navire, autre qu'un pétrolier, qui est doté de citernes à cargaison construites et utilisées pour le transport d'hydrocarbures en vrac et ayant une capacité totale d'au moins 1 000 m³ doit être conforme aux exigences suivantes :

- a) la règle 26.4 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers, les articles 20 et 22 et les paragraphes 42(2) et 51(4) relatifs à la construction et l'exploitation;
- b) les sous-alinéas 17(2)a)(ii) à (iv) et 36(1)c)(i) relatifs au dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures;
- c) la sous-section 7 visant les coques doubles.

Systèmes de tuyautage — Raccords normalisés de jonction de déchargement et pompes à boues d'hydrocarbures

24. (1) Tout navire d'une jauge brute de 400 tonneaux ou plus qui est muni de machines de propulsion principales ou auxiliaires doit être doté d'au moins une pompe permettant de rejeter dans une installation de réception, par un système de tuyautage, les résidus d'hydrocarbures et les boues d'hydrocarbures provenant des cales de la tranche des machines et des citernes à boues d'hydrocarbures.

(2) Le système de tuyautage visé au paragraphe (1) doit avoir une soupape d'arrêt et au moins une sortie d'air qui est accessible à partir du pont découvert et qui est munie d'un raccord normalisé de jonction des tuyautages de déchargement conforme à la règle 13 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers.

(3) Les tuyaux d'alimentation et de vidange des citernes à boues d'hydrocarbures ne peuvent être munis d'aucun raccord les reliant directement par-dessus bord, sauf le raccord normalisé de jonction des tuyautages visé au paragraphe (2).

Dispositif pour arrêter les pompes de rejet

25. Tout navire canadien d'une jauge brute de 400 tonneaux ou plus qui est muni de machines de propulsion principales ou auxiliaires doit être muni, sur le pont découvert, d'un dispositif qui permet d'arrêter chaque pompe utilisée pour rejeter des résidus d'hydrocarbures et des boues d'hydrocarbures.

Oil Filtering Equipment

26. (1) This section and section 28 apply to a ship that engages on voyages in Section II waters that is

- (a) a self-propelled ship of 400 tons gross tonnage or more; or
- (b) a non-self-propelled ship of 400 tons gross tonnage or more with a total auxiliary power of 400 kW or more.

(2) The ship shall be equipped with the oil filtering equipment referred to in section 28.

(3) If the ship is of 10,000 tons gross tonnage or more, it shall be provided with the alarm arrangements and automatic stopping arrangements referred to in section 28.

Equipment and System Requirements
for Oil Tankers

27. (1) An oil tanker of 150 tons gross tonnage or more that engages on voyages in Section II waters shall be fitted and equipped with

- (a) an oil discharge monitoring and control system that meets the requirements of regulations 31.2 and 31.3 of Annex I to the Pollution Convention;
- (b) an oil-water interface detector that meets the requirements of regulation 32 of Annex I to the Pollution Convention;
- (c) a slop tank, or a cargo tank that is designated as a slop tank, that meets the requirements of regulation 29 of Annex I to the Pollution Convention; and
- (d) in the case of a crude oil tanker of 40,000 tonnes deadweight or more,
 - (i) segregated ballast tanks that meet the requirements set out in regulation 18.2 of Annex I to the Pollution Convention and that are constructed in accordance with the protective location requirements set out in regulations 18.12 to 18.15 of Annex I to the Pollution Convention, or
 - (ii) a crude oil washing system that meets the requirements of regulation 33.2 of Annex I to the Pollution Convention and an inert gas system that meets the requirements of paragraph 5.5 of regulation 4 of Chapter II-2 of the Safety Convention.

(2) A product carrier of 40,000 tonnes deadweight or more that was constructed before July 31, 1995 and that has not undergone a major conversion may operate with dedicated clean ballast tanks that meet the requirements set out in regulation 18.8 of Annex I to the Pollution Convention.

Equipment Standards

28. The equipment referred to in sections 17, 26 and 27 shall meet the following requirements:

- (a) in the case of oil filtering equipment, alarm arrangements and automatic stopping arrangements referred to in regulation 14 of Annex I to the Pollution Convention, the specifications referred to in that regulation;
- (b) in the case of a process unit for attachment to existing oily-water separating equipment, the specifications referred to in Appendix 1 to Resolution A.444(XI);

Équipement de filtrage des hydrocarbures

26. (1) Le présent article et l'article 28 s'appliquent à tout navire qui effectue des voyages dans les eaux de la section II et qui, selon le cas :

- a) est autopropulsé et a une jauge brute de 400 tonnes ou plus;
- b) n'est pas autopropulsé et a une jauge brute de 400 tonnes ou plus et dont la puissance auxiliaire totale est de 400 kW ou plus.

(2) Le navire doit être muni du matériel de filtrage d'hydrocarbures visé à l'article 28.

(3) S'il a une jauge brute de 10 000 tonnes ou plus, le navire doit être muni des dispositifs d'alarme et des dispositifs d'arrêt automatique visés à l'article 28.

Exigences relatives à l'équipement et
aux systèmes pour les pétroliers

27. (1) Tout pétrolier d'une jauge brute de 150 tonnes ou plus qui effectue des voyages dans les eaux de la section II doit être muni :

- a) d'un dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures conforme aux règles 31.2 et 31.3 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers;
- b) d'un détecteur d'interface hydrocarbures-eau conforme à la règle 32 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers;
- c) d'une citerne de décantation, ou d'une citerne à cargaison désignée comme citerne de décantation, conforme à la règle 29 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers;
- d) dans le cas d'un pétrolier de brut d'un port en lourd de 40 000 tonnes métriques ou plus :
 - (i) soit de citernes à ballast séparé conformes à la règle 18.2 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers et qui sont construites conformément aux exigences visant la localisation défensive des règles 18.12 à 18.15 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers,
 - (ii) soit d'un système de lavage au pétrole brut conforme à la règle 33.2 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers et d'un dispositif à gaz inerte conforme au paragraphe 5.5 de la règle 4 du chapitre II-2 de la Convention de sécurité.

(2) Tout transporteur de produits d'un port en lourd de 40 000 tonnes métriques ou plus qui a été construit avant le 31 juillet 1995 et qui n'a pas subi de transformation importante peut naviguer avec des citernes à ballast propres spécialisées conformes à la règle 18.8 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers.

Normes relatives à l'équipement

28. L'équipement visé aux articles 17, 26 et 27 doit être conforme aux exigences suivantes :

- a) s'il s'agit du matériel de filtrage d'hydrocarbures, des dispositifs d'alarme et des dispositifs d'arrêt automatique visés à la règle 14 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers, les spécifications visées à cette règle;
- b) s'il s'agit d'un dispositif de traitement destiné à un séparateur d'eau et d'hydrocarbures existant, les spécifications de l'appendice 1 de la résolution A.444(XI);

- (c) in the case of an oil content meter (cargo spaces of oil tankers), the specifications referred to in regulations 31.2 and 31.3 of Annex I to the Pollution Convention;
- (d) in the case of an oil-water interface detector, the specifications referred to in regulation 32 of Annex I to the Pollution Convention;
- (e) in the case of a crude oil washing system, the specifications referred to in regulation 33.2 of Annex I to the Pollution Convention;
- (f) in the case of an inert gas system, the specifications referred to in paragraph 5.5 of regulation 4 of Chapter II-2 of the Safety Convention; and
- (g) in the case of 5 ppm alarms, the specifications referred to in regulation 14 of Annex I to the Pollution Convention and the specifications for 5 ppm bilge alarms set out in Part 3.

Operations and Equipment Manuals
for Canadian Oil Tankers

29. (1) The owner or master of a Canadian oil tanker of 150 tons gross tonnage or more shall submit four copies of the operations manual for the oil tanker's oil discharge monitoring and control system to the Minister in accordance with the requirements of regulation 31.4 of Annex I to the Pollution Convention.

(2) The owner or master of a Canadian crude oil tanker of 20,000 tonnes deadweight or more shall submit to the Minister four copies of

- (a) the operations and equipment manuals referred to in Circular MSC/Circ.353 for the oil tanker's inert gas system; and
- (b) the operations and equipment manual referred to in regulation 35.1 of Annex I to the Pollution Convention detailing the crude oil washing system.

Equipment on Oil Tankers and Other Ships

30. (1) An oil tanker of 150 tons gross tonnage or less shall be equipped with

- (a) installations that are capable of retaining on board oil residues, contaminated cargo washings and cargo wastes for the purpose of their subsequent discharge to a reception facility; or
- (b) equipment that meets the oily mixture discharge requirements set out in sections 41 and 42.

(2) A ship of less than 400 tons gross tonnage that carries oil as fuel or as cargo shall be equipped with

- (a) installations that are capable of retaining on board oil residues for the purpose of their subsequent discharge to a reception facility; or
- (b) equipment that meets the oily mixture discharge requirements set out in sections 41 and 42.

Subdivision 2

Inspections and Certificates

Initial Inspections and Periodic Inspections

31. (1) A ship shall be inspected by a steamship inspector or an approved classification society to ensure that the ship's construction,

c) s'il s'agit d'un détecteur d'hydrocarbures (tranche des citernes à cargaison des pétroliers), les spécifications visées aux règles 31.2 et 31.3 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers;

d) s'il s'agit d'un détecteur d'interface hydrocarbures-eau, les spécifications visées à la règle 32 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers;

e) s'il s'agit d'un système de lavage au pétrole brut, les spécifications visées à la règle 33.2 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers;

f) s'il s'agit d'un dispositif à gaz inerte, les spécifications visées au paragraphe 5.5 de la règle 4 du chapitre II-2 de la Convention de sécurité;

g) s'il s'agit des alarmes à 5 ppm, les spécifications visées à la règle 14 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers et celles relatives aux alarmes à 5 ppm pour eaux de cale qui figurent à la partie 3.

Manuels sur l'exploitation et l'équipement
pour pétroliers canadiens

29. (1) Le propriétaire ou le capitaine d'un pétrolier canadien d'une jauge brute de 150 tonneaux ou plus doit présenter au ministre, en quatre exemplaires, le manuel sur l'exploitation du pétrolier visant le dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures conformément aux exigences à la règle 31.4 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers.

(2) Le propriétaire ou le capitaine d'un transporteur de pétrole brut canadien d'un port en lourd de 20 000 tonnes métriques ou plus doit présenter, en quatre exemplaires, au ministre :

- a) les manuels sur l'exploitation et l'équipement visant les dispositifs à gaz inerte du pétrolier visés à la circulaire MSC/Circ.353;
- b) le manuel sur l'exploitation et l'équipement visé à la règle 35.1 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers et décrivant le système de lavage au pétrole brut.

Équipement des pétroliers et des autres navires

30. (1) Tout pétrolier d'une jauge brute de 150 tonneaux ou moins doit être muni :

- a) soit d'installations pouvant retenir à bord les résidus d'hydrocarbures, les eaux de nettoyage de cargaison contaminées et les déchets de cargaison en vue de leur rejet ultérieur à une installation de réception;
- b) soit de l'équipement conforme aux exigences relatives au rejet des mélanges d'hydrocarbures qui figurent aux articles 41 et 42.

(2) Tout navire d'une jauge brute de moins de 400 tonneaux qui transporte des hydrocarbures comme combustible ou cargaison doit être muni :

- a) soit d'installations pouvant retenir à bord les résidus d'hydrocarbures en vue de leur rejet ultérieur dans une installation de réception;
- b) soit de l'équipement conforme aux exigences relatives au rejet des mélanges d'hydrocarbures qui figurent aux articles 41 et 42.

Sous-section 2

Inspections et certificats

Inspections initiales et inspections périodiques

31. (1) Tout navire doit être inspecté par un inspecteur de navires à vapeur ou une société de classification agréée pour s'assurer

arrangement, equipment, fittings, installations and systems are in accordance with these Regulations before the ship is put into service for the first time or is issued its first Canadian Oil Pollution Prevention Certificate.

(2) The steamship inspector or an approved classification society shall issue to a ship that complies with these Regulations a Canadian Oil Pollution Prevention Certificate that is valid for a period of five years or less beginning on the day on which it was issued.

(3) A ship that is transferred to Canadian registry is subject to the provisions of subsections (1) and (2).

(4) If a steamship inspector or an approved classification society conducts an inspection of a ship similar to the initial inspection referred to in subsection (1) and finds that the ship is in compliance with these Regulations, the steamship inspector or an approved classification society may renew the ship's Canadian Oil Pollution Prevention Certificate within the three months before the expiration of the period for which it was issued.

Intermediate Inspections

32. (1) The owner or master of a ship may elect to have the ship undergo an intermediate inspection within the three months before or after the expiration of two years or three years after the day on which the ship's Canadian Oil Pollution Prevention Certificate was issued.

(2) A ship shall undergo an intermediate inspection by a steamship inspector or an approved classification society to ensure that the ship's equipment and piping system, including the oil discharge monitoring and control system, crude oil washing system, oily-water separating equipment and oil filtering system, are operating and are being maintained in accordance with these Regulations.

(3) If, during an intermediate inspection, the equipment and systems are found to be operating and to be being maintained in accordance with these Regulations, the steamship inspector or an approved classification society shall attest to that by endorsing the ship's Canadian Oil Pollution Prevention Certificate.

Annual Inspections

33. (1) In order to ensure that the equipment, fittings, installations and systems of a ship are operating and are being maintained in accordance with these Regulations, the ship shall undergo an annual inspection by a steamship inspector or an approved classification society

(a) within the three months before or after the expiration of one year after the day on which its Canadian Oil Pollution Prevention Certificate was issued;

(b) within the three months before or after the expiration of

(i) three years after the day on which its Canadian Oil Pollution Prevention Certificate was issued, if an intermediate inspection referred to in subsection 32(1) takes place within the three months before or after the expiration of two years after the day on which its Canadian Oil Pollution Prevention Certificate was issued, or

(ii) two years after the day on which its Canadian Oil Pollution Prevention Certificate was issued, if an intermediate inspection referred to in subsection 32(1) takes place within

qu sa construction, sa disposition, son équipement, ses appareils, ses installations et ses systèmes sont conformes au présent règlement avant sa première mise en service ou la délivrance de son premier certificat canadien de prévention de la pollution par les hydrocarbures.

(2) L'inspecteur de navires à vapeur ou une société de classification agréée doit délivrer au navire qui est conforme au présent règlement un certificat canadien de prévention de la pollution par les hydrocarbures qui est valide pour une période de cinq ans ou moins à compter de la date de sa délivrance.

(3) Tout navire transféré au registre canadien est assujéti aux paragraphes (1) et (2).

(4) L'inspecteur de navires à vapeur ou une société de classification agréée qui, au terme de l'inspection d'un navire similaire à son inspection initiale visée au paragraphe (1), conclut que celui-ci est conforme au présent règlement peut en renouveler le certificat canadien de prévention de la pollution par les hydrocarbures dans les trois mois précédant l'expiration de la période pour laquelle le certificat a été délivré.

Inspections intermédiaires

32. (1) Le propriétaire ou le capitaine d'un navire peut choisir d'effectuer l'inspection intermédiaire dans les trois mois précédant ou suivant l'expiration d'une période de deux ou de trois ans suivant la date de délivrance de son certificat canadien de prévention de la pollution par les hydrocarbures.

(2) Tout navire doit faire l'objet d'une inspection intermédiaire par un inspecteur de navires à vapeur ou une société de classification agréée pour s'assurer que son équipement et son système de tuyautage, y compris le dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures, le système de lavage au pétrole brut, le séparateur d'eau et d'hydrocarbures et le matériel de filtrage d'hydrocarbures, fonctionnent et sont entretenus conformément au présent règlement.

(3) Pendant une inspection intermédiaire, s'il est constaté que l'équipement, les systèmes, le dispositif, le séparateur et le matériel fonctionnent et sont entretenus conformément au présent règlement, l'inspecteur de navires à vapeur ou une société de classification agréée doit l'attester en annotant le certificat canadien de prévention de la pollution par les hydrocarbures du navire.

Inspections annuelles

33. (1) Tout navire doit faire l'objet d'une inspection annuelle par un inspecteur de navires à vapeur ou une société de classification agréée dans les délais ci-après pour s'assurer du fonctionnement et de l'entretien de l'équipement, des appareils, des installations et des systèmes conformément au présent règlement :

a) dans les trois mois précédant ou suivant l'expiration de la période d'un an suivant la date de délivrance de son certificat canadien de prévention de la pollution par les hydrocarbures;

b) dans les trois mois précédant ou suivant l'expiration :

(i) soit de la période de trois ans suivant la date de délivrance de son certificat canadien de prévention de la pollution par les hydrocarbures, si l'inspection intermédiaire visée au paragraphe 32(1) a lieu dans les trois mois précédant ou suivant l'expiration de la période de deux ans suivant la date de délivrance de ce certificat,

(ii) soit de la période de deux ans suivant la date de délivrance de son certificat canadien de prévention de la pollution par les hydrocarbures, si l'inspection intermédiaire visée

the three months before or after the expiration of three years after the day on which its Canadian Oil Pollution Prevention Certificate was issued; and

(c) within the three months before or after four years after the day on which its Canadian Oil Pollution Prevention Certificate was issued.

(2) If, during an annual inspection, the equipment, fittings, installations and systems are found to be operating and to be being maintained in accordance with these Regulations, the steamship inspector or an approved classification society shall attest to that by endorsing the ship's Canadian Oil Pollution Prevention Certificate.

Enhanced Program of Inspections

34. (1) An oil tanker shall be subject to an enhanced program of inspections during periodic, intermediate and annual inspections.

(2) The scope and frequency of the inspections relating to the enhanced program of inspections shall comply with the provisions of the enhanced program of inspections referred to in regulation 2 of Chapter XI-1 of the Safety Convention.

Issuance of International Oil Pollution Prevention Certificates

35. (1) A steamship inspector or an approved classification society may, at the request of the owner or master of a Canadian ship, issue to that ship an International Oil Pollution Prevention Certificate if the ship complies with the applicable provisions of Annex I to the Pollution Convention.

(2) If an approved classification society issues the certificate to a Canadian ship, the approved classification society shall forward a certified copy of the certificate to the Board.

Subdivision 3

Shipboard Documents

Documents Kept on Board

36. (1) An oil tanker of 150 tons gross tonnage or more and any other ship of 400 tons gross tonnage or more that carries oil as cargo or as fuel shall keep on board an English or French version of

(a) one of the following documents:

(i) a Canadian Oil Pollution Prevention Certificate if the ship is a Canadian ship that engages only on voyages in waters under Canadian jurisdiction,

(ii) an International Oil Pollution Prevention Certificate if the ship is

(A) a Canadian ship that engages on voyages that do not take place exclusively in waters under Canadian jurisdiction, or

(B) a ship that is not a Canadian ship, that is registered in a state that is a signatory to the Pollution Convention and that is in waters under Canadian jurisdiction, or

(iii) a certificate of compliance certifying that the ship complies with the applicable provisions of Annex I to the Pollution Convention if the ship is registered in a state that is not a signatory to the Pollution Convention and is in waters under Canadian jurisdiction;

au paragraphe 32(1) a lieu dans les trois mois précédant ou suivant l'expiration de la période de trois ans suivant la date de délivrance de ce certificat;

c) dans les trois mois précédant ou suivant la période de quatre ans suivant la date de délivrance de son certificat canadien de prévention de la pollution par les hydrocarbures.

(2) Pendant une inspection annuelle, s'il est constaté que l'équipement, les appareils, les installations et les systèmes fonctionnent et sont entretenus conformément au présent règlement, l'inspecteur de navires à vapeur ou une société de classification agréée doit l'attester en annotant le certificat canadien de prévention de la pollution par les hydrocarbures du navire.

Programme renforcé d'inspections

34. (1) Tout pétrolier doit être assujéti à un programme renforcé d'inspections pendant les inspections périodiques, intermédiaires et annuelles.

(2) L'étendue et la fréquence des inspections relatives au programme renforcé d'inspections doivent être conformes aux dispositions du programme renforcé d'inspections visé à la règle 2 du chapitre XI-1 de la Convention de sécurité.

Certificats internationaux de prévention de la pollution par les hydrocarbures

35. (1) Un inspecteur de navires à vapeur ou une société de classification agréée peut, à la demande du propriétaire ou du capitaine d'un navire canadien, délivrer au navire un certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures s'il est conforme aux dispositions applicables de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers.

(2) La société de classification agréée qui délivre le certificat à un navire canadien doit en faire parvenir une copie certifiée conforme au Bureau.

Sous-section 3

Documents à bord du navire

Documents à conserver à bord

36. (1) Tout pétrolier d'une jauge brute de 150 tonneaux ou plus et tout autre navire d'une jauge brute de 400 tonneaux ou plus qui transporte des hydrocarbures comme cargaison ou combustible doivent conserver à bord, dans leur version française ou anglaise :

a) l'un des documents suivants :

(i) un certificat canadien de prévention de la pollution par les hydrocarbures, s'il s'agit d'un navire canadien qui effectue exclusivement des voyages dans les eaux de compétence canadienne,

(ii) un certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures, s'il s'agit d'un navire qui est :

(A) soit un navire canadien qui effectue des voyages qui ne se déroulent pas exclusivement dans les eaux de compétence canadienne,

(B) soit un navire qui n'est pas un navire canadien, qui est immatriculé dans un État signataire de la Convention sur la pollution des mers et se trouve dans les eaux de compétence canadienne;

(iii) un certificat de conformité qui atteste qu'il est conforme aux dispositions applicables de l'Annexe I de la Convention

- (b) a certificate of type approval, if applicable, for
 - (i) a 100 ppm oily-water separator and a process unit,
 - (ii) 15 ppm oil filtering equipment,
 - (iii) in the case of machinery spaces, an oil content meter,
 - (iv) in the case of cargo spaces of oil tankers, an oil content meter, and
 - (v) in the case of an oil tanker, an oil-water interface detector;
- (c) an equipment operation manual for
 - (i) in the case of an oil tanker, an oil discharge monitoring and control system, and
 - (ii) in the case of a crude oil tanker of 20,000 tonnes dead-weight or more, a crude oil washing system;
- (d) in the case of an oil tanker, the information and data referred to in regulations 28.5.1 and 28.5.2 of Annex I to the Pollution Convention;
- (e) in the case of a combination carrier, the simple supplementary operational procedures for liquid transfer operations referred to in regulation 27.2 of Annex I to the Pollution Convention;
- (f) an emergency plan referred to in section 38; and
- (g) a calibration certificate for the equipment referred to in subparagraphs (b)(iii) and (iv).

(2) In respect of a declaration referred to in paragraph 660.2(2)(c) of the Act that is required to be kept on board, the declaration shall be signed by the master or owner and shall be in the form set out in

- (a) Schedule 2, for a ship that is in waters south of the 60th parallel of north latitude; and
- (b) Schedule 3, for a ship that is in waters north of the 60th parallel of north latitude.

Survey Report File

37. An oil tanker that is more than five years of age shall keep on board the survey report file and supporting documentation, including the condition evaluation report, referred to in section 6 of Annex B to Resolution A.744(18).

Emergency Plan

38. (1) This section applies in respect of an oil tanker of 150 tons gross tonnage or more and any other ship of 400 tons gross tonnage or more that carries oil as cargo or as fuel.

(2) Subject to subsections (3) and (4), an oil tanker and any other ship referred to in subsection (1) shall keep on board an English or French version of a shipboard oil pollution emergency plan that meets the requirements of regulation 37.2 of Annex I to the Pollution Convention.

(3) A non-self-propelled ship fitted with internal combustion engines having a total output of less than 400 kW does not require a shipboard oil pollution emergency plan unless it is

sur la pollution des mers, s'il est immatriculé dans un État qui n'est pas signataire de celle-ci et s'il se trouve dans les eaux de compétence canadienne;

b) un certificat d'approbation par type, le cas échéant, pour l'équipement suivant :

- (i) un séparateur d'eau et d'hydrocarbures à 100 ppm et un dispositif de traitement,
- (ii) le matériel de filtrage d'hydrocarbures,
- (iii) un détecteur d'hydrocarbures, s'il s'agit d'une tranche des machines,
- (iv) un détecteur d'hydrocarbures, s'il s'agit d'une tranche des citernes à cargaison des pétroliers,
- (v) un détecteur d'interface hydrocarbures-eau, s'il s'agit d'un pétrolier;

c) un manuel d'exploitation de l'équipement suivant :

- (i) un dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures, s'il s'agit d'un pétrolier,
- (ii) un système de lavage au pétrole brut, s'il s'agit d'un transporteur de pétrole brut d'un port en lourd de 20 000 tonnes métriques ou plus;

d) les renseignements et les données visés aux règles 28.5.1 et 28.5.2 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers, s'il s'agit d'un pétrolier;

e) les procédures d'exploitation complémentaires simples pour les opérations de transfert de liquides visées à la règle 27.2 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers, s'il s'agit d'un transporteur mixte;

f) un plan d'urgence visé à l'article 38;

g) un certificat d'étalonnage pour l'équipement visé aux sous-alinéas b)(iii) et (iv).

(2) La déclaration visée à l'alinéa 660.2(2)(c) de la Loi doit être conservée à bord et être signée par le propriétaire ou le capitaine du navire selon le modèle qui figure :

- a) à l'annexe 2, si le navire se trouve dans les eaux situées au sud du 60° parallèle de latitude nord;
- b) à l'annexe 3, si le navire se trouve dans les eaux situées au nord du 60° parallèle de latitude nord.

Dossiers des rapports de visite

37. Tout pétrolier âgé de plus de cinq ans doit conserver à bord le dossier relatif au rapport de visite et les documents à l'appui, y compris le rapport d'appréciation de l'état du navire, visés à l'article 6 de l'annexe B de la résolution A.744(18).

Plan d'urgence

38. (1) Le présent article s'applique à tout pétrolier d'une jauge brute de 150 tonneaux ou plus et à tout autre navire d'une jauge brute de 400 tonneaux ou plus qui transportent des hydrocarbures comme cargaison ou combustible.

(2) Sous réserve des paragraphes (3) et (4), tout pétrolier et tout autre navire visés au paragraphe (1) doivent conserver, en français ou en anglais, un plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures conforme à la règle 37.2 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers.

(3) Les navires qui ne sont pas autopropulsés et qui sont munis de moteurs à combustion interne ayant une puissance de moins de 400 kW ne sont pas tenus d'avoir un plan d'urgence de bord

carrying 100 tonnes or more of oil in bulk or in other large means of containment.

(4) If subsection 73(1) applies to a ship referred to in subsection (1), the shipboard oil pollution emergency plan may be combined with the shipboard marine pollution emergency plan for noxious liquid substances, in which case the title of the plan shall be the “shipboard marine pollution emergency plan”.

(5) An oil tanker of 5,000 tonnes deadweight or more shall have prompt access to computerized, shore-based damage stability and residual structural strength calculation programs.

Subdivision 4

Oil and Oily Mixture Discharges

Application

39. This Subdivision applies to

- (a) a ship in Section I waters or Section II waters; and
- (b) a Canadian ship in waters seaward of the outermost limits of Section II waters, except a Canadian ship that is in a special area referred to in section 9.

Prohibition

40. Subject to sections 8, 41 and 42, no ship shall discharge and no person shall discharge or permit the discharge of an oil or oily mixture.

Authorized Discharge — Section I Waters

41. The discharge of an oily mixture from machinery spaces is authorized from any ship in Section I waters if

- (a) the ship is en route;
- (b) none of the oily mixture
 - (i) originates in cargo pump room bilges, or
 - (ii) is mixed with oil cargo residues;
- (c) the discharge is processed through oil filtering equipment that
 - (i) produces an undiluted effluent that has an oil content of no more than 15 ppm, and
 - (ii) triggers an alarm and a discharge-stopping device as soon as the oil content in the effluent exceeds
 - (A) 5 ppm, where discharged in inland waters of Canada, or
 - (B) 15 ppm, where discharged in fishing zone 1, 2 or 3 or in those internal waters of Canada that do not include inland waters of Canada; and
- (d) the discharge does not contain chemicals or any other substance introduced for the purpose of circumventing the detection of concentrations of oil that exceed the oil content limits specified in this section.

contre la pollution par les hydrocarbures à moins qu'ils ne transportent 100 tonnes métriques ou plus d'hydrocarbures en vrac ou dans d'autres grands contenants.

(4) Si le paragraphe 73(1) s'applique à un navire visé au paragraphe (1), le plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures peut être combiné avec le plan d'urgence de bord contre la pollution des mers par les substances liquides nocives. Dans ce cas, le plan s'intitule « Plan d'urgence de bord contre la pollution des mers ».

(5) Tout pétrolier d'un port en lourd de 5 000 tonnes métriques ou plus doit avoir rapidement accès à des programmes informatisés à terre permettant de calculer la stabilité après avarie et la résistance résiduelle de la structure.

Sous-section 4

Rejet d'hydrocarbures et de mélanges d'hydrocarbures

Application

39. La présente sous-section s'applique :

- a) aux navires qui se trouvent dans les eaux de la section I ou dans les eaux de la section II;
- b) aux navires canadiens qui se trouvent dans les eaux situées au-delà des limites extérieures des eaux de la section II, sauf ceux qui se trouvent dans une zone spéciale visée à l'article 9.

Interdiction

40. Sous réserve des articles 8, 41 et 42, il est interdit à tout navire de rejeter des hydrocarbures ou des mélanges d'hydrocarbures d'un navire et à toute personne d'en rejeter ou d'en permettre le rejet.

Rejets autorisés — Eaux de la section I

41. Le rejet d'un mélange d'hydrocarbures de la tranche des machines d'un navire qui se trouve dans les eaux de la section I est autorisé si les conditions suivantes sont réunies :

- a) le navire fait route;
- b) aucune partie du mélange d'hydrocarbures :
 - (i) ne provient des cales de la chambre des pompes de la cargaison,
 - (ii) n'est mélangée à des résidus de la cargaison d'hydrocarbures;
- c) le rejet est traité par du matériel de filtrage d'hydrocarbures qui :
 - (i) produit un effluent non dilué ayant une teneur en hydrocarbures d'au plus 15 ppm,
 - (ii) déclenche une alarme et un dispositif d'arrêt des rejets dès que la teneur en hydrocarbures de l'effluent dépasse :
 - (A) 5 ppm, lorsqu'il est rejeté dans les eaux internes du Canada,
 - (B) 15 ppm, lorsqu'il est rejeté dans les zones de pêche 1, 2 ou 3 ou dans les eaux intérieures du Canada qui ne comprennent pas les eaux internes du Canada;
- d) le rejet ne contient pas de produits chimiques ni d'autres substances ajoutés pour empêcher la détection de concentrations d'hydrocarbures supérieures aux teneurs limites en hydrocarbures précisées au présent article.

Authorized Discharge — Section II Waters and
Seaward of Section II Waters

42. (1) The discharge of an oily mixture from the machinery space bilges of a ship in Section II waters and a Canadian ship referred to in paragraph 39(b) is authorized if

- (a) the se of an oil tanker, none of the oily mixture
 - (i) originates in cargo pump room bilges, or
 - (ii) is mixed with oil cargo residues;
- (c) the discharge is processed through oil filtering equipment that produces an undiluted effluent that has an oil content of no more than 15 ppm; and
- (d) the discharge does not contain chemicals or any other substance introduced for the purpose of circumventing the detection of concentrations of oil that exceed the oil content limit specified in paragraph (c).

(2) The discharge of an oily mixture from cargo spaces of an oil tanker in Section II waters and a Canadian ship referred to in paragraph 39(b) that is an oil tanker is authorized if

- (a) the oil tanker is en route;
- (b) the oil tanker is more than 50 nautical miles from the nearest land;
- (c) the instantaneous rate of discharge of the oil that is in the effluent does not exceed 30 L per nautical mile;
- (d) the total quantity of oil discharged into the sea does not consist of
 - (i) in the case of an oil tanker that was put into service on or before December 31, 1979, more than 1/15,000 of the cargo of which the oily mixture forms part,
 - (ii) in the case of an oil tanker that is put into service after December 31, 1979, more than 1/30,000 of the cargo of which the oily mixture forms part, or
 - (iii) despite subparagraph (i), in the case of an oil tanker that is transferred to Canadian registry on or after February 16, 1993, more than 1/30,000 of the cargo of which the oily mixture forms part; and
- (e) the oil discharge monitoring and control system is in operation and can stop the discharge of
 - (i) any effluent having an oil discharge rate greater than that allowed under paragraph (c), or
 - (ii) any oil in a quantity greater than that allowed under paragraph (d).

Subdivision 5

Transfer Operations

Exceptions

43. (1) Sections 44 and 48 and paragraphs 49(b) to (d) and (g) to (j) do not apply in respect of oil tankers of less than 150 tons gross tonnage or other ships of less than 400 tons gross tonnage.

Rejets autorisés — Eaux de la section II et les
eaux situées au-delà des eaux de la section II

42. (1) Le rejet d'un mélange d'hydrocarbures des eaux de cale de la tranche des machines d'un navire qui se trouve dans les eaux de la section II et d'un navire canadien visé à l'alinéa 39b) est autorisé si les conditions suivantes sont réunies :

- a) le navire fait route;
- b) aucune partie du mélange d'hydrocarbures, s'il s'agit d'un pétrolier :
 - (i) ne provient des cales de la chambre des pompes de la cargaison,
 - (ii) n'est mélangée à des résidus de la cargaison d'hydrocarbures;
- c) le rejet est traité par un matériel de filtrage d'hydrocarbures qui produit un effluent non dilué ayant une teneur en hydrocarbures d'au plus 15 ppm;
- d) le rejet ne contient pas de produits chimiques ni d'autres substances ajoutés pour empêcher la détection de concentrations d'hydrocarbures supérieures aux teneurs limites en hydrocarbures précisées à l'alinéa c).

(2) Le rejet d'un mélange d'hydrocarbures de la tranche des citernes à cargaison d'un pétrolier qui se trouve dans les eaux de la section II et d'un navire canadien visé à l'alinéa 39b) s'il s'agit d'un pétrolier est autorisé si les conditions suivantes sont réunies :

- a) le pétrolier fait route;
- b) le pétrolier se trouve à plus de 50 milles marins à partir de la terre la plus proche;
- c) le taux de rejet instantané des hydrocarbures se trouvant dans l'effluent est d'au plus 30 L par mille marin;
- d) la quantité totale d'hydrocarbures rejetés dans la mer est d'au plus :
 - (i) 1/15 000 de la cargaison dont fait partie le mélange d'hydrocarbures, dans le cas d'un pétrolier mis en service le 31 décembre 1979 ou avant cette date,
 - (ii) 1/30 000 de la cargaison dont fait partie le mélange d'hydrocarbures, dans le cas d'un pétrolier mis en service après le 31 décembre 1979,
 - (iii) malgré le sous-alinéa (i), 1/30 000 de la cargaison dont fait partie le mélange d'hydrocarbures, dans le cas d'un pétrolier dont l'immatriculation est transférée au registre canadien le 16 février 1993 ou après cette date;
- e) le dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures fonctionne et peut arrêter le rejet :
 - (i) soit des effluents dont le taux en hydrocarbures est supérieur à celui permis en vertu de l'alinéa c),
 - (ii) soit des hydrocarbures dont la quantité est supérieure à celle permise en vertu de l'alinéa d).

Sous-section 5

Opérations de transbordement

Exceptions

43. (1) Les articles 44 et 48 et les alinéas 49b) à d) et g) à j) ne s'appliquent pas aux pétroliers d'une jauge brute de moins de 150 tonnes ni aux autres navires d'une jauge brute de moins de 400 tonnes.

(2) Sections 44, 45 and 48 and paragraphs 49(b) to (d) and (g) to (i) do not apply in respect of an unmanned oil tanker from which oil is being unloaded if the oil tanker is not attended by a manned ship and is in an isolated location.

Communications

44. A ship and an owner or operator of a loading facility or an unloading facility engaged in a transfer operation shall, before and during the transfer operation, have the means for two-way voice communication on a continuing basis that enables the supervisor on board the ship and the supervisor at the loading facility or the unloading facility or on board the other ship

- (a) to communicate immediately as the need arises; and
- (b) to direct the immediate shutdown of the transfer operation in case of an emergency.

Lighting

45. (1) If a transfer operation takes place between sunset and sunrise, a ship and an owner or operator of a loading facility or an unloading facility that is engaged in the transfer operation shall provide illumination that has

- (a) a lighting intensity of not less than 54 lx at each transfer connection point on the ship or facility; and
- (b) a lighting intensity of not less than 11 lx at each transfer operation work area around each transfer connection point on the ship or facility.

(2) The lighting intensity shall be measured on a horizontal plane 1 m above the walking surface of a loading facility or an unloading facility or the working deck of a ship, as applicable.

Transfer Conduits

46. (1) A transfer conduit shall not be used in a transfer operation unless it

- (a) has a bursting pressure of not less than four times its maximum working pressure;
- (b) is clearly marked with its maximum working pressure; and
- (c) has successfully passed a hydrostatic test to a pressure equal to one and one-half times its maximum working pressure at least once during the year before its use.

(2) The master of the ship shall keep the test certificate for the hydrostatic test on board and it shall be made available for inspection at the request of a pollution prevention officer.

(3) A conduit shall be used, maintained, tested and replaced in accordance with the manufacturer's specifications.

(4) If any conduit or connection leaks during a transfer operation, the operation shall, as soon as practicable, be slowed down or stopped to remove the pressure from the conduit or connection.

Reception Facility — Standard Discharge Connections

47. An owner or operator of a reception facility that receives oily residues and sludge oil from a ship's machinery space bilges and sludge oil tanks shall equip the reception facility with a

(2) Les articles 44, 45 et 48 et les alinéas 49b) à d) et g) à i) ne s'appliquent pas à un pétrolier sans équipage duquel des hydrocarbures sont déchargés s'il n'est pas accompagné par un navire avec équipage et s'il se trouve dans un endroit isolé.

Communications

44. Tout navire et tout propriétaire ou exploitant d'une installation de chargement ou une installation de déchargement prenant part à une opération de transbordement doivent disposer avant et pendant celle-ci d'un moyen de communication téléphonique bidirectionnel et ininterrompu qui permet au surveillant à bord du navire et à celui de l'installation de chargement ou de l'installation de déchargement ou à bord de l'autre navire :

- a) d'une part, de communiquer sans délai, s'il y a lieu;
- b) d'autre part, d'ordonner l'arrêt immédiat de l'opération dans une situation d'urgence.

Éclairage

45. (1) Si une opération de transbordement s'effectue entre le coucher et le lever du soleil, tout navire et tout propriétaire ou exploitant d'une installation de chargement ou une installation de déchargement qui prennent part à l'opération doivent fournir un éclairage qui est :

- a) d'une part, d'une intensité minimale de 54 lx à chaque raccord de transbordement du navire ou de l'installation;
- b) d'autre part, d'une intensité minimale de 11 lx à chaque aire de travail pour les opérations de transbordement entourant chaque raccord de transbordement du navire ou de l'installation.

(2) L'intensité lumineuse est mesurée sur un plan horizontal à 1 m au-dessus de la surface de marche de l'installation de chargement ou de l'installation de déchargement ou du pont de travail du navire, selon le cas.

Tuyaux de transbordement

46. (1) Au cours d'une opération de transbordement, seul peut être utilisé un tuyau de transbordement qui est conforme aux exigences suivantes :

- a) il a une pression d'éclatement d'au moins quatre fois sa pression effective maximale;
- b) il porte une mention visible indiquant sa pression effective maximale;
- c) il a subi avec succès un essai hydrostatique à une pression égale à une fois et demie sa pression effective maximale, au moins une fois au cours de l'année précédant son utilisation.

(2) Le capitaine du navire doit conserver l'attestation d'essai hydrostatique à bord et la met, aux fins d'inspection, à la disposition du fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution à sa demande.

(3) Les tuyaux sont utilisés, entretenus, mis à l'essai et remplacés conformément aux spécifications du fabricant.

(4) Si un tuyau ou un raccord fuit durant une opération de transbordement, celle-ci doit être ralentie ou arrêtée dès que possible pour couper la pression du tuyau ou du raccord.

Installation de réception — Raccords normalisés de jonction des tuyautages de déchargement

47. Le propriétaire ou l'exploitant de l'installation de réception qui reçoit des résidus d'hydrocarbures et des boues d'hydrocarbures provenant des cales de la tranche des machines et des citernes

pipng system that, at its ship side end, is fitted with a standard discharge connection that meets the requirements of regulation 19 of Annex I to the Pollution Convention.

Requirements for Supervisor of Transfer Operations on Board Ships

48. The owner of a ship shall ensure that a transfer operation carried out for the ship is supervised by the holder of

- (a) a certificate that meets the requirements of the Act for that type of ship; or
- (b) in the case of a non-self-propelled oil tanker, documentary evidence issued by a steamship inspector that certifies the person's competence to supervise a transfer operation.

Duties of Transfer Operations Supervisor on Board Ships

49. The supervisor of a transfer operation on board a ship shall ensure that

- (a) the ship is secured, having regard to the weather and the tidal and current conditions, and that the mooring lines are tended so that the movement of the ship does not damage the transfer conduit or its connections;
- (b) transfer procedures are established with the concurrence of the supervisor of the transfer operation at the loading facility or the unloading facility or on board the other ship, as the case may be, with respect to
 - (i) the rates of flow and pressures for the transferred liquid,
 - (ii) the reduction of rates of flow and pressures, where required to avoid an overflow of the tanks,
 - (iii) the time required to stop the transfer operation under normal conditions,
 - (iv) the time required to shut down the transfer operation under emergency conditions, and
 - (v) the communication signals for the transfer operation, including
 - (A) stand by to start transfer,
 - (B) start transfer,
 - (C) slow down transfer,
 - (D) stand by to stop transfer,
 - (E) stop transfer,
 - (F) emergency stop of transfer, and
 - (G) emergency shutdown of transfer;
- (c) the supervisor of the transfer operation at the loading facility or the unloading facility or on board the other ship, as the case may be, has reported readiness for the commencement of the transfer operation;
- (d) the person who is on duty on the ship in respect of the transfer operation is fully conversant with the communication signals, maintains watch over the ship's tanks to ensure that they do not overflow and maintains continuous communication with that person's counterpart at the loading facility or the unloading facility or on board the other ship, as the case may be;
- (e) the manifold valves and tank valves on the ship are not closed until the relevant pumps are stopped if the closing of the

à boues d'hydrocarbures d'un navire doit la doter d'un système de tuyautage dont l'extrémité au bord du navire est munie d'un raccord normalisé de jonction des tuyautages de déchargement conforme à la règle 19 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers.

Exigences — Surveillant des opérations de transbordement à bord des navires

48. Le propriétaire du navire doit s'assurer que toute opération de transbordement effectuée pour le navire est surveillée par le titulaire :

- a) soit d'un certificat conforme aux exigences de la Loi relatives à ce type de navire;
- b) soit d'une preuve documentaire qui atteste que la personne est compétente pour surveiller les opérations de transbordement et qui est délivrée par l'inspecteur de navires à vapeur, s'il s'agit d'un pétrolier non autopropulsé.

Fonctions du surveillant des opérations de transbordement à bord des navires

49. Le surveillant d'une opération de transbordement à bord du navire doit s'assurer :

- a) que le navire est amarré, compte tenu des conditions atmosphériques, des marées et des courants, et que les amarres sont tendues de façon que les mouvements du navire n'endommagent ni le tuyau de transbordement ni ses raccords;
- b) que la procédure de transbordement est établie de concert avec le surveillant de l'opération de transbordement à l'installation de chargement ou à l'installation de déchargement ou à bord de l'autre navire, selon le cas, en ce qui concerne :
 - (i) les débits et les pressions du liquide transbordé,
 - (ii) la réduction des débits et des pressions, le cas échéant, pour éviter le débordement des citernes,
 - (iii) le temps nécessaire pour arrêter l'opération dans des conditions normales,
 - (iv) le temps nécessaire pour mettre fin à l'opération en cas d'urgence,
 - (v) les signaux de communication régissant l'opération, y compris les signaux suivants :
 - (A) paré à transborder,
 - (B) début du transbordement,
 - (C) ralentissement du transbordement,
 - (D) paré à arrêter le transbordement,
 - (E) arrêt du transbordement,
 - (F) arrêt en raison d'une urgence,
 - (G) fin du transbordement en raison d'une urgence;
- c) que le surveillant de l'opération de transbordement à l'installation de chargement ou à l'installation de déchargement ou à bord de l'autre navire, selon le cas, a fait savoir que celle-ci peut commencer;
- d) que la personne qui est en service à bord du navire pour l'opération de transbordement connaît bien les signaux de communication, surveille les citernes pour éviter qu'elles ne débordent et reste en communication avec son pendant à l'installation de chargement ou à l'installation de déchargement ou à bord de l'autre navire, selon le cas;
- e) que les soupapes du collecteur et des citernes du navire ne sont pas fermées tant que les pompes visées ne sont pas arrêtées, si leur fermeture soumettrait le système de pompage à une surpression dangereuse;

valves would cause dangerous over-pressurization of the pumping system;

(f) the rate of flow is reduced when topping off the tanks;

(g) the supervisor of the transfer operation at the loading facility or the unloading facility or on board the other ship is given sufficient notice of the stopping of the transfer operation to permit them to take the necessary action to reduce the rate of flow or pressure in a safe and efficient manner;

(h) the following measures are taken to prevent the discharge of oil

(i) all cargo and bunker manifold connections that are not being used in the transfer operation are securely closed and fitted with blank flanges or other equivalent means of closure,

(ii) all overboard discharge valves are securely closed and marked to indicate that they are not to be opened during the transfer operation, and

(iii) all scuppers are plugged;

(i) a supply of peat moss or other absorbent material is readily available near every transfer conduit to facilitate the clean-up of any minor spillage of oil that may occur on the ship or on the shore;

(j) all transfer conduits that are used in the transfer operation are supported to prevent the conduits and their connections from being subjected to any strain that might cause damage to them or cause the conduits to become disconnected;

(k) all reasonable precautions are taken to avoid the discharge of oil into the water;

(l) the supervisor at the loading facility or the unloading facility or on board the other ship is competent in transfer operations; and

(m) a sufficient number of persons are on duty at the loading facility or the unloading facility or on board the other ship during the transfer operation.

Emergency

50. In the event of an emergency during a transfer operation, the master of a ship or the supervisor on board the ship shall take all necessary measures to rectify or minimize the effects of the emergency.

Subdivision 6

Record-keeping

Oil Record Books

51. (1) A ship of 400 tons gross tonnage or more that carries oil as fuel or as cargo and an oil tanker of 150 tons gross tonnage or more shall keep on board an Oil Record Book, Part I (Machinery Space Operations) in the form set out in Appendix III to Annex I to the Pollution Convention.

(2) An oil tanker of 150 tons gross tonnage or more shall keep on board an Oil Record Book, Part II (Cargo/Ballast Operations) in the form set out in Appendix III to Annex I to the Pollution Convention.

f) que le débit du liquide est réduit en fin de remplissage;

g) que le surveillant de l'opération de transbordement à l'installation de chargement ou à l'installation de déchargement ou à bord de l'autre navire est informé suffisamment à l'avance de l'arrêt de celle-ci pour lui permettre de prendre les mesures nécessaires en vue de réduire le débit ou la pression efficacement et en toute sécurité;

h) que les mesures suivantes sont prises pour éviter le rejet d'hydrocarbures :

(i) les raccords du collecteur de la cargaison et du combustible non utilisés pour le transbordement sont bien obturés et munis de brides obstructives ou d'autres dispositifs de fermeture équivalents,

(ii) les soupapes de décharge par-dessus bord sont bien fermées et portent une mention interdisant leur ouverture pendant l'opération,

(iii) les dalots sont bouchés;

i) qu'une provision de mousse de sphaigne ou d'un autre matériau absorbant est placée à proximité de chaque tuyau de transbordement en vue de faciliter le nettoyage de tout petit déversement d'hydrocarbures à bord du navire ou sur la rive;

j) que les tuyaux de transbordement utilisés pour l'opération de transbordement sont soutenus pour éviter que ceux-ci et leurs raccords ne soient soumis à une tension susceptible de les endommager ou de les débrancher;

k) que toutes les précautions raisonnables sont prises pour éviter le rejet dans l'eau d'hydrocarbures;

l) que le surveillant à l'installation de chargement ou à l'installation de déchargement ou à bord de l'autre navire est compétent pour effectuer l'opération de transbordement;

m) qu'un nombre suffisant de personnes sont en service à l'installation de chargement ou à l'installation de déchargement ou à bord de l'autre navire pendant l'opération de transbordement.

Situations d'urgence

50. S'il survient une situation d'urgence durant une opération de transbordement, le capitaine du navire ou le surveillant à son bord prend toutes les mesures nécessaires pour en corriger les effets ou les réduire au minimum.

Sous-section 6

Tenue du registre

Registre des hydrocarbures

51. (1) Tout navire d'une jauge brute de 400 tonneaux ou plus qui transporte des hydrocarbures comme combustible ou cargaison et tout pétrolier d'une jauge brute de 150 tonneaux ou plus doivent conserver à bord un registre des hydrocarbures, partie I (Opérations concernant la tranche des machines) selon le modèle qui figure à l'appendice III de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers.

(2) Tout pétrolier d'une jauge brute de 150 tonneaux ou plus doit conserver à bord un registre des hydrocarbures, partie II (Opérations concernant la cargaison et le ballast) selon le modèle qui figure à l'appendice III de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers.

(3) The master of a ship of 400 tons gross tonnage or more that carries oil as fuel or as cargo or of an oil tanker of 150 tons gross tonnage or more shall

(a) ensure that

(i) the machinery space operations referred to in regulation 17.2 of Annex I to the Pollution Convention and the discharges referred to in paragraphs 8(a), (b) and (d) are recorded in English or French in the Oil Record Book, Part I (Machinery Space Operations) without delay each time the operations and discharges take place, and

(ii) any failure of the oil filtering equipment is recorded in the Oil Record Book, Part I (Machinery Space Operations) without delay;

(b) ensure that each recorded entry in the Oil Record Book, Part I (Machinery Space Operations) is signed by the officer in charge of the operation; and

(c) sign each page of the Oil Record Book, Part I (Machinery Space Operations).

(4) The master of an oil tanker of 150 tons gross tonnage or more shall

(a) ensure that

(i) the cargo/ballast operations referred to in regulation 36.2 of Annex I to the Pollution Convention and the discharges referred to in paragraphs 8(a), (b) and (d) are recorded in English or French in the Oil Record Book, Part II (Cargo/Ballast Operations) without delay each time the operations and discharges take place, and

(ii) any failure of the oil filtering equipment is recorded in the Oil Record Book, Part II (Cargo/Ballast Operations) without delay;

(b) ensure that each recorded entry in the Oil Record Book, Part II (Cargo/Ballast Operations) is signed by the officer in charge of the operation; and

(c) sign each page of the Oil Record Book, Part II (Cargo/Ballast Operations).

(5) The Oil Record Book, Part I, and the Oil Record Book, Part II, shall be kept on board for a period of three years after the day on which the last entry was made and, during that time, shall be made available for inspection at the request of a pollution prevention officer.

(6) The Oil Record Book, Part I, and the Oil Record Book, Part II, may be part of the official log book.

Reception Facility Receipts for Ships

52. (1) The master of a ship shall obtain from the owner or operator of a reception facility receiving oily residues a receipt or certificate that sets out the date, time, type and amount of oily residues transferred to the reception facility.

(2) The master of the ship shall keep the receipt or certificate on board for a period of one year after the day on which it was issued and, during that time, it shall be made available for inspection at the request of a pollution prevention officer.

(3) Le capitaine d'un navire d'une jauge brute de 400 tonneaux ou plus qui transporte des hydrocarbures comme combustible ou cargaison ou d'un pétrolier d'une jauge brute de 150 tonneaux ou plus doit :

a) s'assurer :

(i) d'une part, que les opérations concernant la tranche des machines visées à la règle 17.2 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers et les rejets visés aux alinéas 8a), b) et d) sont consignés sans délai, en anglais ou en français, dans le registre des hydrocarbures, chaque fois qu'ils ont lieu,

(ii) d'autre part, que les défaillances d'un équipement de filtrage d'hydrocarbures sont consignées sans délai dans le registre des hydrocarbures, partie I (Opérations concernant la tranche des machines);

b) s'assurer que chaque mention portée sur le registre des hydrocarbures, partie I (Opérations concernant la tranche des machines) est signée par l'officier responsable de l'opération;

c) signer chaque page du registre des hydrocarbures, partie I (Opérations concernant la tranche des machines).

(4) Le capitaine d'un pétrolier d'une jauge brute de 150 tonneaux ou plus doit :

a) s'assurer :

(i) d'une part, que les opérations concernant la cargaison et le ballast visées à la règle 36.2 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers et les rejets visés aux alinéas 8a), b) et d) sont consignés sans délai, en anglais ou en français, dans le registre des hydrocarbures, partie II (Opérations concernant la cargaison et le ballast) chaque fois qu'ils ont lieu,

(ii) d'autre part, que les défaillances d'un équipement de filtrage d'hydrocarbures sont consignées sans délai dans le registre des hydrocarbures, partie II (Opérations concernant la cargaison et le ballast);

b) s'assurer que chaque mention portée sur le registre des hydrocarbures, partie II (Opérations concernant la cargaison et le ballast) est signée par l'officier responsable de l'opération;

c) signer chaque page du registre des hydrocarbures, partie II (Opérations concernant la cargaison et le ballast).

(5) Le registre des hydrocarbures (partie I et partie II) doit être conservé à bord pendant une période de trois ans suivant la date de la dernière mention et, pendant cette période, être mis, aux fins d'inspection, à la disposition du fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution.

(6) Le registre des hydrocarbures (partie I et partie II) peut faire partie du journal de bord réglementaire.

Reçu de l'installation de réception pour les navires

52. (1) Le capitaine du navire doit obtenir du propriétaire ou de l'exploitant d'installation de réception qui reçoit les résidus d'hydrocarbures un reçu ou un certificat qui indique la date, l'heure, le type et la quantité de résidus d'hydrocarbures transbordés à l'installation de réception.

(2) Le capitaine du navire doit conserver le reçu ou le certificat à bord pour une période d'un an suivant la date de son émission et, pendant cette période, être mis, aux fins d'inspection, à la disposition du fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution à sa demande.

Bilge Alarms

53. (1) An alarm that is required under paragraph 28(a) or (g) to meet the specifications of Part 2 of the Annex to Resolution MEPC.107(49) shall be equipped with a recording device that records the date, time, and alarm status of the alarm and the operating status of the oil filtering equipment.

(2) The recording device shall store the data and be capable of displaying and printing a record of the data.

(3) The recorded data shall be kept on board for a period of 18 months and, during that time, shall be made available for inspection at the request of a pollution prevention officer.

Subdivision 7

Double Hulling for Oil Tankers

Construction Requirements

54. (1) This section applies to an oil tanker

(a) for which the building contract is placed on or after July 6, 1993;

(b) whose keel is laid or that is at a similar stage of construction on or after January 6, 1994, in the absence of a building contract;

(c) the delivery of which is on or after July 6, 1996; or

(d) that has undergone a major conversion

(i) for which the building contract is placed on or after July 6, 1993,

(ii) the construction work of which is begun on or after January 6, 1994, in the absence of a building contract, or

(iii) which is completed on or after July 6, 1996.

(2) An oil tanker referred to in subsection (1) shall comply with (a) the design and construction requirements set out in regulation 19 of Annex I to the Pollution Convention unless the oil tanker is designed and constructed in accordance with the requirements of regulation 19.5 of Annex I to the Pollution Convention; and

(b) the cargo location requirements set out in regulation 19.8 of Annex I to the Pollution Convention.

(3) An owner or operator of an oil tanker that is referred to in subsection (1) shall ensure that the oil tanker complies with the requirements of this section.

International Requirements for Category 1 Oil Tankers, Category 2 Oil Tankers and Category 3 Oil Tankers

55. (1) In this section, “Category 1 oil tanker”, “Category 2 oil tanker” and “Category 3 oil tanker” have the same meaning as in regulations 20.3.1, 20.3.2 and 20.3.3, respectively, of Annex I to the Pollution Convention.

Alarmes pour eaux de cale

53. (1) Les alarmes qui doivent être conformes en vertu des alinéas 28a) ou g) aux spécifications de la partie 2 de l'annexe de la résolution MEPC.107(49) doivent être munies d'un dispositif d'enregistrement qui enregistre la date, l'heure et l'état de l'alarme et l'état de fonctionnement du matériel de filtrage d'hydrocarbures.

(2) Le dispositif d'enregistrement doit stocker les données et pouvoir afficher et imprimer le fichier des données.

(3) Les données enregistrées doivent être conservées à bord pour une période de 18 mois et, pendant cette période, être mises, aux fins d'inspection, à la disposition du fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution à sa demande.

Sous-section 7

Coque double pour les pétroliers

Exigences relatives à la construction

54. (1) Le présent article s'applique à tout pétrolier dans les cas suivants :

a) son contrat de construction est conclu le 6 juillet 1993 ou après cette date;

b) à défaut de contrat de construction, la quille de celui-ci est posée le 6 janvier 1994 ou après cette date, ou dont la construction se trouve à un stade équivalent à cette date;

c) la livraison de celui-ci s'est effectuée le 6 juillet 1996 ou après cette date;

d) une transformation importante y a été effectuée et, selon le cas :

(i) son contrat de construction est conclu le 6 juillet 1993 ou après cette date,

(ii) à défaut de contrat de construction, les travaux de construction de celui-ci ont commencé le 6 janvier 1994 ou après cette date,

(iii) l'achèvement de celui-ci s'est effectué le 6 juillet 1996 ou après cette date.

(2) Tout pétrolier visé au paragraphe (1) doit être conforme aux exigences suivantes :

a) celles qui visent la conception et la construction et qui figurent à la règle 19 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers à moins qu'il ne soit conçu et construit conformément aux exigences de la règle 19.5 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers;

b) celles qui visent la localisation de la cargaison et qui figurent à la règle 19.5 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers.

(3) Tout propriétaire ou exploitant d'un pétrolier visé au paragraphe (1) doit s'assurer que celui-ci est conforme aux exigences du présent article.

Exigences internationales pour les pétroliers de la catégorie 1, les pétroliers de la catégorie 2 et les pétroliers de la catégorie 3

55. (1) Dans le présent article, « pétrolier de la catégorie 1 », « pétrolier de la catégorie 2 » et « pétrolier de la catégorie 3 » s'entendent au sens des règles 20.3.1, 20.3.2 et 20.3.3, respectivement, de la règle 20 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers.

(2) Subject to subsection (3), this section applies to
 (a) an oil tanker operating in waters under Canadian jurisdiction that is not a Canadian oil tanker and that is referred to in regulation 20.1.1 of Annex I to the Pollution Convention; and
 (b) a Canadian oil tanker that is issued an International Oil Pollution Prevention Certificate under subparagraph 36(1)(a)(ii).

(3) This section does not apply to
 (a) an oil tanker to which section 54 applies;
 (b) an oil tanker that complies with the provisions of regulation 19 of Annex I to the Pollution Convention;
 (c) an oil tanker referred to in regulation 20.1.3 of Annex I to the Pollution Convention;
 (d) an oil tanker registered in the United States operating in waters under Canadian jurisdiction; or
 (e) an oil tanker engaged in the coasting trade as defined in the *Coasting Trade Act*.

(4) Subject to subsections (5) to (9), a category of oil tanker listed in column 1 of the table to this subsection having a delivery date specified in column 2 shall comply with the requirements of regulation 19 of Annex I to the Pollution Convention not later than the corresponding date of compliance specified in column 3:

TABLE

Item	Column 1 Category of Oil Tanker	Column 2 Delivery Date of Oil Tanker	Column 3 Date of Compliance
1.	Category 1 oil tanker	On or before April 5, 1982 After April 5, 1982	April 5, 2005 Anniversary of the date of delivery of the oil tanker in the year 2005
2.	Category 2 oil tanker and Category 3 oil tanker	On or before April 5, 1977 After April 5, 1977 but before January 1, 1978 In the year 1978 or 1979 In the year 1980 or 1981 In the year 1982 In the year 1983 In the year 1984 or a later year	April 5, 2005 Anniversary of the date of delivery of the oil tanker in the year 2005 Anniversary of the date of delivery of the oil tanker in the year 2006 Anniversary of the date of delivery of the oil tanker in the year 2007 Anniversary of the date of delivery of the oil tanker in the year 2008 Anniversary of the date of delivery of the oil tanker in the year 2009 Anniversary of the date of delivery of the oil tanker in the year 2010

(5) A Category 2 oil tanker or Category 3 oil tanker that reaches the age of 15 years or more after the date of its delivery shall comply with the requirements of the Condition Assessment Scheme referred to in regulation 20.6 of Annex I to the Pollution Convention.

(6) In the case of a Canadian Category 2 oil tanker or a Canadian Category 3 oil tanker fitted with double hull spaces that are

(2) Sous réserve du paragraphe (3), le présent article s'applique :
 a) aux pétroliers, qui ne sont pas des pétroliers canadiens, qui naviguent dans les eaux de compétence canadienne et qui sont visés à la règle 20.1.1 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers;
 b) aux pétroliers canadiens auxquels un certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures a été délivré en vertu du sous-alinéa 36(1)(a)(ii).

(3) Le présent article ne s'applique pas :
 a) aux pétroliers auxquels s'appliquent l'article 54;
 b) aux pétroliers qui sont conformes à la règle 19 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers;
 c) aux pétroliers visés à la règle 20.1.3 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers;
 d) aux pétroliers immatriculés aux États-Unis qui naviguent dans les eaux de compétence canadienne;
 e) aux pétroliers qui se livrent au cabotage au sens de la *Loi sur le cabotage*.

(4) Sous réserve des paragraphes (5) à (9), toute catégorie de pétrolier indiquée à la colonne 1 du tableau du présent paragraphe ayant une date de livraison précisée à la colonne 2 doit être conforme aux exigences de la règle 19 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers au plus tard à la date de conformité correspondante précisée à la colonne 3.

TABEAU

Article	Colonne 1 Catégorie de pétrolier	Colonne 2 Date de livraison du pétrolier	Colonne 3 Date de conformité
1.	Pétrolier de la catégorie 1	Le 5 avril 1982 ou avant cette date Après le 5 avril 1982	Le 5 avril 2005 La date anniversaire de la livraison du pétrolier en 2005
2.	Pétrolier de la catégorie 2 et pétrolier de la catégorie 3	Le 5 avril 1977 ou avant cette date Après le 5 avril 1977 mais avant le 1 ^{er} janvier 1978 En 1978 ou en 1979 En 1980 ou en 1981 En 1982 En 1983 En 1984 ou dans une année ultérieure	Le 5 avril 2005 La date anniversaire de la livraison du pétrolier en 2005 La date anniversaire de la livraison du pétrolier en 2006 La date anniversaire de la livraison du pétrolier en 2007 La date anniversaire de la livraison du pétrolier en 2008 La date anniversaire de la livraison du pétrolier en 2009 La date anniversaire de la livraison du pétrolier en 2010

(5) Tout pétrolier de la catégorie 2 ou tout pétrolier de la catégorie 3 qui atteint l'âge de 15 ans ou plus après la date de sa livraison doit être conforme aux exigences relatives au système d'évaluation de l'état du navire visé à la règle 20.6 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers.

(6) Dans le cas d'un pétrolier de la catégorie 2 canadien ou d'un pétrolier de la catégorie 3 canadien doté d'espaces à double

not used for the carriage of oil and extend the entire cargo tank length but do not fulfil the conditions specified in regulation 20.1.3 of Annex I to the Pollution Convention or fitted with only double bottoms or double sides that are not used for the carriage of oil and extend the entire cargo tank length, the Minister may approve the continued operation of the oil tanker after the date specified in subsection (4) if

- (a) the oil tanker was in service on July 1, 2001;
- (b) the specifications of the oil tanker set out in this subsection remain unchanged; and
- (c) the continued operation does not go beyond the date on which the oil tanker reaches the anniversary of the date of delivery of the oil tanker in the year 2015 or the date on which the oil tanker reaches 25 years of age after the date of its delivery, whichever is the earlier date.

(7) The Minister may approve the continued operation of a Canadian Category 2 oil tanker or a Canadian Category 3 oil tanker after the date specified in subsection (4) if

- (a) in the opinion of the Minister, the results of the Condition Assessment Scheme referred to in subsection (5) indicate that the oil tanker is fit to continue to operate; and
- (b) the continued operation of the oil tanker does not go beyond the date on which the oil tanker reaches the anniversary of the date of delivery of the oil tanker in the year 2015 or the date on which the oil tanker reaches 25 years of age after the date of its delivery, whichever is the earlier date.

(8) Subject to subsection (9), a Category 2 oil tanker or a Category 3 oil tanker that is not a Canadian oil tanker may operate in waters under Canadian jurisdiction after the date specified in subsection (4) if the government of the state whose flag the oil tanker is entitled to fly has allowed the oil tanker to continue to operate under regulation 20.5 or 20.7 of Annex I to the Pollution Convention.

(9) A Category 2 oil tanker or a Category 3 oil tanker that is not a Canadian oil tanker and is operating under regulation 20.5 of Annex I to the Pollution Convention after the anniversary date of the date of delivery of the oil tanker in the year 2015 may not enter a port or an offshore terminal in waters under Canadian jurisdiction.

Oil Tankers Carrying Heavy Grade Oil as Cargo

56. (1) In this section, “heavy grade oil” has the same meaning as in regulation 21.2 of Annex I to the Pollution Convention.

(2) Subject to subsection (3), this section applies to an oil tanker of 600 tonnes deadweight or more carrying heavy grade oil as cargo regardless of the date of delivery of the oil tanker.

- (3) This section does not apply to
 - (a) a Canadian oil tanker that engages only on voyages in waters under Canadian jurisdiction;
 - (b) an oil tanker that complies with the provisions of regulation 19 of Annex I to the Pollution Convention; or
 - (c) an oil tanker referred to in regulation 21.1.2 of Annex I to the Pollution Convention.

(4) Subject to the provisions of subsections (5) to (10), an oil tanker to which this section applies shall

coque qui ne sont pas utilisés pour le transport d’hydrocarbures et qui s’étendent sur toute la longueur de la citerne à cargaison, mais ne sont pas conformes aux conditions précisées à la règle 20.1.3 de l’Annexe I de la Convention sur la pollution des mers ou qui est doté uniquement d’un double fond ou de doubles côtés qui ne sont pas utilisés pour le transport d’hydrocarbures et qui s’étendent sur toute la longueur de la citerne à cargaison, le ministre peut approuver le maintien en exploitation du pétrolier après la date précisée au paragraphe (4) si, à la fois :

- a) le pétrolier était en service le 1^{er} juillet 2001;
- b) les spécifications relatives au pétrolier prévues au présent paragraphe demeurent inchangées;
- c) son maintien en exploitation ne se prolonge pas après la date anniversaire de sa livraison en 2015 ou après la date à laquelle il atteint l’âge de 25 ans après la date de sa livraison, selon la première de ces éventualités à survenir.

(7) Le ministre peut approuver le maintien en exploitation d’un pétrolier de la catégorie 2 canadien ou d’un pétrolier de la catégorie 3 canadien après la date précisée au paragraphe (4) si, à la fois :

- a) à son avis, les résultats du système d’évaluation de l’état du navire visé au paragraphe (5) indiquent que le pétrolier est en état de continuer à être exploité;
- b) son maintien en exploitation ne se prolonge pas après la date anniversaire de sa livraison en 2015 ou après la date à laquelle il atteint l’âge de 25 ans après la date de sa livraison, selon la première de ces éventualités à survenir.

(8) Sous réserve du paragraphe (9), tout pétrolier de la catégorie 2 ou tout pétrolier de la catégorie 3 qui n’est pas un pétrolier canadien peut naviguer dans les eaux de compétence canadienne après la date précisée au paragraphe (4) à condition que le gouvernement de l’État sous le pavillon duquel il est habilité à naviguer lui ait permis de se maintenir en exploitation en vertu de la règle 20.5 ou 20.7 de l’Annexe I de la Convention sur la pollution des mers.

(9) Il est interdit à tout pétrolier de la catégorie 2 ou tout pétrolier de la catégorie 3 qui n’est pas un pétrolier canadien et qui est exploité en application de la règle 20.5 de l’Annexe I de la Convention sur la pollution des mers après la date anniversaire de sa livraison en 2015 d’entrer dans un port ou une installation terminale au large situés dans les eaux de compétence canadienne.

Pétroliers transportant des cargaisons d’hydrocarbures lourds

56. (1) Dans le présent article, « hydrocarbures lourd » s’entend au sens de la règle 21.2 de l’Annexe I de la Convention sur la pollution des mers.

(2) Sous réserve du paragraphe (3), le présent article s’applique à tout pétrolier d’un port en lourd de 600 tonnes métriques ou plus qui transporte des cargaisons d’hydrocarbures lourds sans égard à sa date de livraison.

- (3) Le présent article ne s’applique pas :
 - a) aux pétroliers canadiens qui effectuent exclusivement des voyages dans les eaux de compétence canadienne;
 - b) aux pétroliers qui sont conformes à la règle 19 de l’Annexe I de la Convention sur la pollution des mers;
 - c) aux pétroliers visés à la règle 21.1.2 de l’Annexe I de la Convention sur la pollution des mers.

(4) Sous réserve des paragraphes (5) à (10), tout pétrolier auquel s’applique le présent article doit :

(a) in the case of an oil tanker of 5,000 tonnes deadweight or more, comply with the requirements of section 55 and regulation 19 of Annex I to the Pollution Convention; or

(b) in the case of an oil tanker of 600 tonnes deadweight or more but less than 5,000 tonnes deadweight, be fitted with

(i) double bottom tanks or spaces that comply with the provisions of regulation 19.6.1 of Annex I to the Pollution Convention not later than the anniversary of the date of delivery of the oil tanker in the year 2008, and

(ii) wing tanks or spaces arranged in accordance with regulation 19.3.1 of Annex I to the Pollution Convention that comply with the requirement for distance, *w*, referred to in regulation 19.6.2 of Annex I to the Pollution Convention not later than the anniversary of the date of delivery of the oil tanker in the year 2008.

(5) In the case of a Canadian oil tanker of 5,000 tonnes deadweight or more carrying heavy grade oil as cargo and fitted with double hull spaces that are not used for the carriage of oil and extend to the entire cargo tank length but do not fulfil the conditions specified in regulation 21.1.2 of Annex I to the Pollution Convention or fitted with only double bottoms or double sides that are not used for the carriage of oil and extend the entire cargo tank length, the Minister may approve the continued operation of the oil tanker after the date specified in subsection (4) if

(a) the oil tanker was in service on December 4, 2003;

(b) the specifications of the oil tanker set out in this subsection remain unchanged; and

(c) the continued operation of the oil tanker does not go beyond the date on which the oil tanker reaches 25 years of age after the date of its delivery.

(6) In the case of a Canadian oil tanker of 5,000 tonnes deadweight or more carrying crude oil having a density at 15°C that is higher than 900 kg/m³ but lower than 945 kg/m³, the Minister may approve the continued operation of the oil tanker after the date referred to in paragraph (4)(a) if

(a) in the opinion of the Minister, the results of the Condition Assessment Scheme referred to in subsection 55(5) indicate that the oil tanker is fit to continue to operate; and

(b) the continued operation does not go beyond the date on which the oil tanker reaches 25 years of age after the date of its delivery.

(7) In forming the opinion referred to in paragraph (6)(a), the Minister shall take into consideration the size, age, operational area and structural conditions of the oil tanker.

(8) In the case of a Canadian oil tanker of 600 tonnes deadweight or more but less than 5,000 tonnes deadweight carrying heavy grade oil as cargo, the Minister may approve the continued operation of the oil tanker after the date specified in paragraph (4)(b) if

(a) in the opinion of the Minister, the oil tanker is fit to continue to operate; and

(b) the continued operation does not go beyond the date on which the oil tanker reaches 25 years of age after the date of its delivery.

(9) In forming the opinion referred to in paragraph (8)(a), the Minister shall take into consideration the size, age, operational area and structural conditions of the oil tanker.

a) dans le cas d'un pétrolier d'un port en lourd de 5 000 tonnes métriques ou plus, être conforme aux exigences de l'article 55 et de la règle 19 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers;

b) dans le cas d'un pétrolier d'un port en lourd de 600 tonnes métriques mais de moins de 5 000 tonnes métriques, être doté :

(i) d'une part, de citernes ou d'espaces de double fond conformes à la règle 19.6.1 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers au plus tard à la date anniversaire de sa livraison en 2008,

(ii) d'autre part, de citernes ou d'espaces latéraux disposés conformément à la règle 19.3.1 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers et conformes à l'exigence relative à la distance « *w* » qui est visée à la règle 19.6.2 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers au plus tard à la date anniversaire de sa livraison en 2008.

(5) Dans le cas d'un pétrolier canadien d'un port en lourd de 5 000 tonnes métriques ou plus qui transporte des cargaisons d'hydrocarbures lourds et est doté d'espaces à double coque qui ne sont pas utilisés pour le transport d'hydrocarbures et qui s'étendent sur toute la longueur de la citerne à cargaison, mais ne sont pas conformes aux conditions précisées à la règle 21.1.2 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers ou qui est doté uniquement d'un double fond ou de doubles côtés qui ne sont pas utilisés pour le transport d'hydrocarbures et qui s'étendent sur toute la longueur de la citerne à cargaison, le ministre peut approuver le maintien en exploitation du pétrolier après la date précisée au paragraphe (4) si, à la fois :

a) le pétrolier était en service le 4 décembre 2003;

b) les spécifications relatives au pétrolier visées au présent paragraphe demeurent inchangées;

c) son maintien en exploitation ne se prolonge pas après la date à laquelle il atteint l'âge de 25 ans après la date de sa livraison.

(6) Dans le cas d'un pétrolier canadien d'un port en lourd de 5 000 tonnes métriques ou plus qui transporte du pétrole brut d'une densité, à 15 °C, supérieure à 900 kg/m³ mais inférieure à 945 kg/m³, le ministre peut approuver le maintien en exploitation de celui-ci après la date précisée à l'alinéa (4)a) si, à la fois :

a) à son avis, les résultats du système d'évaluation de l'état du navire visé au paragraphe 55(5) indiquent qu'il est en état de continuer à être exploité;

b) son maintien en exploitation ne se prolonge pas après la date à laquelle il atteint l'âge de 25 ans après la date de sa livraison.

(7) Le ministre prend en considération les dimensions, l'âge, la zone d'exploitation et l'état de la structure du pétrolier pour formuler l'avis visé à l'alinéa (6)a).

(8) Dans le cas d'un pétrolier canadien d'un port en lourd de 600 tonnes métriques ou plus mais de moins de 5 000 tonnes métriques qui transporte des cargaisons d'hydrocarbures lourds, le ministre peut approuver le maintien en exploitation de celui-ci après la date précisée à l'alinéa (4)b) si, à la fois :

a) à son avis, le pétrolier est en état de continuer à être exploité;

b) son maintien en exploitation ne se prolonge pas après la date à laquelle il atteint l'âge de 25 ans après la date de sa livraison.

(9) Le ministre prend en considération les dimensions, l'âge, la zone d'exploitation et l'état de la structure du pétrolier pour formuler l'avis visé à l'alinéa (8)a).

(10) An oil tanker that is not a Canadian oil tanker may operate in waters under Canadian jurisdiction after the date specified in subsection (4) if the government of the state whose flag the oil tanker is entitled to fly has allowed the oil tanker to continue to operate under regulation 21.5 or 21.6 of Annex I to the Pollution Convention.

Requirements for Other Oil Tankers

57. (1) Subject to subsection (2), this section applies to any oil tanker other than an oil tanker to which sections 54 to 56 apply.

(2) This section does not apply to

- (a) an oil tanker that complies with the provisions of regulation 19 of Annex I to the Pollution Convention;
- (b) an oil tanker referred to in regulation 20.1.3 of Annex I to the Pollution Convention; or
- (c) any non-self-propelled oil tanker that
 - (i) is of less than 2,000 tons gross tonnage,
 - (ii) has no cargo tanks that exceed 200 m³ capacity, and
 - (iii) operates solely on
 - (A) the Mackenzie River,
 - (B) those waters contiguous to the river that are not within shipping safety control zone 12, or
 - (C) a river or lake that feeds into the Mackenzie River.

(3) For the purposes of this section, the age of an oil tanker is determined from the later of either

- (a) the day on which the oil tanker was delivered after original construction; and
- (b) the day on which a major conversion was completed, if the conversion was completed before July 6, 1996.

(4) An oil tanker of less than 5,000 tons gross tonnage may not operate after January 1, 2015 unless the oil tanker is equipped with a double hull or a double containment system determined by the Minister to be as effective as a double hull for the prevention of a discharge of oil.

(5) An oil tanker shall comply with the requirements of regulation 19 of Annex I to the Pollution Convention if

- (a) in the case of an oil tanker of 5,000 tons gross tonnage or more but less than 30,000 tons gross tonnage,
 - (i) the age of the oil tanker is 25 years or more and the oil tanker is constructed with a single hull, or
 - (ii) the age of the oil tanker is 30 years or more and the oil tanker is fitted with only double bottoms or double sides; and
- (b) in the case of an oil tanker of 30,000 tons gross tonnage or more if
 - (i) the age of the oil tanker is 23 years or more and the oil tanker is constructed with a single hull, or
 - (ii) the age of the oil tanker is 28 years or more and the oil tanker is fitted with only double bottoms or double sides.

(6) Subject to subsection (4), an oil tanker that is constructed with a single hull may not operate after January 1, 2010.

(7) Subject to subsection (4), an oil tanker that is fitted with only double bottoms or double sides may not operate after January 1, 2015.

(10) Tout pétrolier qui n'est pas un pétrolier canadien peut naviguer dans les eaux de compétence canadienne après la date précisée au paragraphe (4) à condition que le gouvernement de l'État sous le pavillon duquel il est habilité à naviguer lui ait permis de se maintenir en exploitation en vertu de la règle 21.5 ou 21.6 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers.

Exigences relatives aux autres pétroliers

57. (1) Sous réserve du paragraphe (2), le présent article s'applique à tout pétrolier autre qu'un pétrolier auquel s'applique les articles 54 à 56.

(2) Le présent article ne s'applique pas :

- a) aux pétroliers qui sont conformes à la règle 19 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers;
- b) aux pétroliers visés à la règle 20.1.3 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers;
- c) aux pétroliers non autopropulsés qui, à la fois :
 - (i) sont d'une jauge brute de moins de 2 000 tonneaux,
 - (ii) n'ont pas de citernes à cargaison d'une capacité supérieure à 200 m³,
 - (iii) naviguent uniquement, selon le cas :
 - (A) sur le fleuve Mackenzie,
 - (B) dans les eaux contiguës du fleuve qui ne se trouvent pas dans la zone de contrôle de la sécurité de la navigation 12,
 - (C) dans une rivière ou un lac qui se jette dans le fleuve Mackenzie.

(3) Pour l'application du présent article, l'âge d'un navire est déterminé à partir de la plus tardive des dates suivantes :

- a) sa date de livraison après la construction initiale;
- b) la date d'achèvement d'une transformation importante de celui-ci, si elle s'achève avant le 6 juillet 1996.

(4) Il est interdit à tout pétrolier d'une jauge brute de moins de 5 000 tonneaux de naviguer après le 1^{er} janvier 2015 à moins qu'il ne soit muni d'une coque double ou d'un dispositif de confinement double que le ministre conclut qu'il est aussi efficace qu'une coque double pour la prévention des rejets d'hydrocarbures.

(5) Tout pétrolier doit être conforme aux exigences de la règle 19 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers si :

- a) dans le cas d'un pétrolier d'une jauge brute de 5 000 tonneaux ou plus mais de moins de 30 000 tonneaux, il est âgé :
 - (i) de 25 ans ou plus et est muni d'une coque simple,
 - (ii) de 30 ans ou plus et est muni seulement d'un double fond ou de doubles côtés;
- b) dans le cas d'un pétrolier d'une jauge brute de 30 000 tonneaux ou plus, il est âgé :
 - (i) de 23 ans ou plus et est muni d'une coque simple,
 - (ii) de 28 ans ou plus et est muni seulement d'un double fond ou de doubles côtés.

(6) Sous réserve du paragraphe (4), il est interdit à tout pétrolier muni d'une coque simple de naviguer après le 1^{er} janvier 2010.

(7) Sous réserve du paragraphe (4), il est interdit à tout pétrolier muni seulement d'une coque double ou de doubles côtés de naviguer après le 1^{er} janvier 2015.

(8) For the purposes of subsections (5) and (7), double bottoms and double sides that are contiguous with cargo spaces shall meet the applicable design and construction requirements of regulation 19.3 or 19.6 of Annex I to the Pollution Convention.

(8) Pour l'application des paragraphes (5) à (7), les doubles fonds ou les doubles côtés contigus aux espaces de cargaison doivent être conformes aux exigences applicables visant la conception et la construction qui figurent à la règle 19.3 ou 19.6 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers.

[58 to 60 reserved]

[58 à 60 réservés]

DIVISION 2

SECTION 2

NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES AND
DANGEROUS CHEMICALS

SUBSTANCES LIQUIDES NOCIVES ET
PRODUITS CHIMIQUES DANGEREUX

Subdivision 1

Sous-section 1

General — Liquid Substances

Généralités — Substances liquides

Provisional Assessment of Liquid Substances

Évaluation provisoire des substances liquides

61. No ship or owner or master of a ship shall carry a liquid substance in bulk that is not listed in chapter 17 or 18 of the IBC Code unless the liquid substance has been provisionally assessed in accordance with regulation 6.3 of Annex II to the Pollution Convention.

61. Il est interdit à tout navire ou à tout propriétaire ou capitaine d'un navire de transporter une substance liquide en vrac qui ne figure pas aux chapitres 17 ou 18 du Recueil IBC à moins qu'elle n'ait été évaluée à titre provisoire conformément à la règle 6.3 de l'Annexe II de la Convention sur la pollution des mers.

Subdivision 2

Sous-section 2

Construction and Equipment

Construction et équipement

Interpretation

Interprétation

62. A ship converted to a chemical tanker, irrespective of the date of construction, shall be treated as a chemical tanker constructed on the date on which the conversion commenced unless the ship

62. Tout navire, quelle que soit sa date de construction, qui est transformé en navire-citerne pour produits chimiques doit être considéré comme un navire-citerne pour produits chimiques construit à la date à laquelle la transformation a été entreprise à moins que le navire :

- (a) is constructed before July 1, 1986; and
- (b) is certified under the BCH Code to carry only those products identified by the Code as substances with pollution hazards only.

- a) n'ait été construit avant le 1^{er} juillet 1986;
- b) n'ait été certifié en vertu du Recueil BCH pour ne transporter que des produits indiqués dans ce Recueil comme étant des substances qui présentent uniquement des risques de pollution.

Construction and Equipment Standards

Normes relatives à la construction et à l'équipement

63. (1) Subject to subsection (2), an NLS ship shall be constructed and equipped with underwater discharge outlets in accordance with regulations 12.8 to 12.10 of Annex II to the Pollution Convention.

63. (1) Sous réserve du paragraphe (2), tout navire pour SLN doit être construit et équipé des orifices de rejet immergés conformément aux règles 12.8 à 12.10 de l'Annexe II de la Convention sur la pollution des mers.

(2) An NLS ship that was constructed before January 1, 2007 and is certified to carry only Category Z noxious liquid substances is not required to comply with subsection (1).

(2) Le navire pour SLN qui est construit avant le 1^{er} janvier 2007 et qui est autorisé à transporter seulement des substances liquides nocives de catégorie Z n'a pas à être conforme au paragraphe (1).

(3) Any of the following ships that are constructed on or after July 1, 1986, or that are constructed before that date and registered in Canada on or after February 16, 1993, shall comply with the applicable design, construction, equipment and systems requirements of the IBC Code:

(3) S'ils sont construits le 1^{er} juillet 1986 ou après cette date, ou construits avant cette date et immatriculés au Canada le 16 février 1993 ou après cette date, les navires ci-après doivent être conformes aux prescriptions applicables du Recueil IBC visant la conception, la construction, l'équipement et les systèmes :

- (a) ships that carry a noxious liquid substance listed in Chapter 17 of the IBC Code; and
- (b) self-propelled chemical tankers that carry a dangerous chemical in bulk.

- a) les navires qui transportent une substance liquide nocive énumérée au chapitre 17 du Recueil IBC;
- b) les navires-citernes autopropulsés qui transportent en vrac un produit chimique dangereux.

(4) Any of the following Canadian ships that were constructed before July 1, 1986 and registered in Canada before February 16, 1993 and any of the following ships that are not Canadian ships that were constructed before July 1, 1986 shall comply with the applicable design, construction, equipment and systems requirements of the BCH Code:

- (a) ships that carry a noxious liquid substance; and
- (b) self-propelled chemical tankers that carry a dangerous chemical in bulk.

Containers or Enclosed Deck Areas for NLS Ships

64. (1) A noxious liquid substance cargo loading or unloading manifold and a cargo transfer connection point on an NLS ship shall be fitted or equipped with a container or enclosed deck area

- (a) that is capable of retaining noxious liquid substances that may leak or spill during transfer operations;
- (b) that has a means for the removal of the noxious liquid substances retained in it; and
- (c) that does not adversely affect the stability of the NLS ship or the safety of its crew.

(2) If the largest conduit serving a noxious liquid substance cargo loading or unloading manifold or a cargo transfer connection point on an NLS ship has an inside diameter set out in Column 1 of an item of the table to subsection 20(2), the container or enclosed deck area shall, under even-keel conditions, have the volume set out in Column 2 of that item.

Plans and Specifications

65. (1) The owner of a Canadian NLS ship shall submit to the Minister four copies of the plans and specifications for the ship. The plans and specifications shall contain a description of

- (a) containers or enclosed deck areas referred to in section 64;
- (b) the pumping, piping and unloading arrangements, the underwater discharge outlet location and size, and the slop tanks or other arrangements referred to in regulation 12 of Annex II to the Pollution Convention; and
- (c) in the case of a ship that uses ventilation procedures referred to in regulation 13.3 of Annex II to the Pollution Convention, the ventilation equipment set out in Appendix 7 of Annex II to the Pollution Convention.

(2) The owner of a Canadian ship referred to in subsections 63(3) and (4) shall submit to the Minister four copies of the plans and specifications for the ship, which plans and specifications shall contain a description of

- (a) the general arrangement of cargo tanks, cofferdams, slop tanks, ballast tanks, double bottom tanks and pump rooms and other hull constructional arrangements in and adjacent to the cargo tank area;
- (b) the location of accommodation spaces and service spaces, main propulsion space and auxiliary machinery spaces in relation to the cargo tank area, including openings to them such as doors, windows and access and ventilation openings;
- (c) the cargo tank piping system, cargo tank gauging devices, bilge pumping systems, cargo tank venting systems, ventilation

(4) S'ils sont construits avant le 1^{er} juillet 1986 et immatriculés au Canada avant le 16 février 1993, les navires suivants qui ne sont pas des navires canadiens et qui sont construits avant le 1^{er} juillet 1986, doivent être conformes aux prescriptions applicables du Recueil BCH visant la conception, la construction, l'équipement et les systèmes :

- a) les navires qui transportent une substance liquide nocive;
- b) les navires-citernes autopropulsés qui transportent en vrac un produit chimique dangereux.

Conteneurs ou ponts fermés de navires pour SLN

64. (1) Tout collecteur de chargement ou de déchargement de la cargaison de substances liquides nocives et tout raccord de transbordement de la cargaison à bord d'un navire pour SLN doit être munis ou équipés d'un conteneur ou d'un pont fermé qui est conforme aux exigences suivantes :

- a) il peut retenir les fuites ou les déversements de substances liquides nocives qui peuvent survenir pendant les opérations de transbordement;
- b) il est doté d'un moyen d'enlever les substances liquides nocives qui y sont retenues;
- c) il ne compromet pas la stabilité du navire ni la sécurité de son équipage.

(2) Si le plus gros tuyau du collecteur de chargement ou de déchargement de la cargaison de substances liquides nocives ou du raccord de transbordement de la cargaison à bord d'un navire pour SLN a un diamètre intérieur indiqué à la colonne 1 du tableau du paragraphe 20(2), le conteneur ou le pont fermé doit, à tirant d'eau égal, avoir le volume indiqué à la colonne 2.

Plans et spécifications

65. (1) Le propriétaire d'un navire pour SLN canadien doit présenter au ministre, en quatre exemplaires, les plans et les spécifications visant le navire, lesquels doivent comporter une description de ce qui suit :

- a) le conteneur ou le pont fermé visé à l'article 64;
- b) les dispositifs de pompage, d'aspiration et de déchargement, l'emplacement et la dimension des orifices de rejet immergés, ainsi que les citernes à résidus ou les autres méthodes visées à la règle 12 de l'Annexe II de la Convention sur la pollution des mers;
- c) l'équipement de ventilation qui figure à l'appendice 7 de l'Annexe II de la Convention sur la pollution des mers, s'il s'agit d'un navire qui utilise les méthodes de ventilation visées à la règle 13.3 de l'Annexe II de la Convention sur la pollution des mers.

(2) Le propriétaire d'un navire canadien visé aux paragraphes 63(3) et (4) doit présenter au ministre, en quatre exemplaires, les plans et les spécifications visant le navire qui comportent une description de ce qui suit :

- a) la disposition générale des citernes à cargaison, des cofferdams, des citernes à résidus, des citernes à ballast, des citernes de doubles fonds et des chambres de pompes et de toute autre installation faisant partie de la coque à l'intérieur de la tranche des citernes à cargaison ou attenante à celle-ci;
- b) l'emplacement des locaux d'habitation et de service, de la tranche de propulsion principale et des tranches des machines auxiliaires par rapport à la tranche des citernes à cargaison, y compris les ouvertures de celles-ci comme les portes, les fenêtres, les ouvertures d'accès et les orifices de ventilation;

systems, vapour detection instruments and systems, cargo temperature control systems, environmental control systems, fire protection, electrical installations and equipment, and provisions and equipment for personnel safety and protection; and
 (d) the capability of the ship to sustain and survive damage due to collision and stranding, in accordance with the provisions of the IBC Code or BCH Code, as applicable.

(3) The plans and specifications referred to in subsection (2) shall include

- (a) particulars of proposed materials to be used; and
- (b) the calculations used to determine physical sizes, capacities, loads, pressures and temperatures.

(4) The plans and specifications referred to in subsections (1) and (2) shall be submitted before hull construction or before the carrying out of major repairs to a ship.

Emergency Plan

66. The owner of a Canadian NLS ship of 150 tons gross tonnage or more shall submit to the Minister four copies of the shipboard marine pollution emergency plan for noxious liquid substances, unless a shipboard marine pollution emergency plan has been submitted under subsection 38(4).

Procedures and Arrangements Manual

67. (1) The owner of a Canadian NLS ship shall submit four copies of the ship's procedures and arrangements manual to the Minister in the format set out in Appendix 4 of Annex II to the Pollution Convention.

(2) The procedures and arrangements manual shall identify the physical arrangements and all the operational procedures with respect to cargo handling, tank cleaning, slops handling and cargo tank ballasting and deballasting that must be followed in order to comply with the requirements of these Regulations.

Subdivision 3

Inspections and Certificates

Initial Inspections and Periodic Inspections

68. (1) A ship shall be inspected by a steamship inspector or an approved classification society to ensure that the ship's construction, arrangement, equipment, fittings, installations and systems are in accordance with these Regulations before the ship is put into service for the first time or is issued its first Canadian Noxious Liquid Substance Certificate or Certificate of Fitness.

(2) The steamship inspector or an approved classification society shall issue to a ship that complies with these Regulations a Canadian Noxious Liquid Substance Certificate or a Certificate of

c) le tuyautage des citernes à cargaison, les dispositifs de jaugeage de ces citernes, les systèmes de pompage des caissons, les systèmes de dégagement des citernes à cargaison, les systèmes de ventilation, les systèmes et instruments de détection des vapeurs, les systèmes de contrôle de la température de la cargaison, les systèmes de contrôle de l'atmosphère, la protection contre les incendies, l'équipement et les installations électriques, ainsi que les mesures et l'équipement assurant la sécurité et la protection du personnel;

d) la capacité du navire à subir des avaries dues à son abordage ou à son échouement et à y survivre aux termes du Recueil IBC ou du Recueil BCH, selon le cas.

(3) Les plans et les spécifications visés au paragraphe (2) doivent comporter ce qui suit :

- a) le détail des matériaux destinés à être utilisés;
- b) les calculs ayant servi à déterminer les dimensions physiques, les capacités, les charges, les pressions et les températures.

(4) Les plans et les spécifications visés aux paragraphes (1) et (2) doivent être présentés avant la construction de la coque ou avant l'exécution de réparations majeures à un navire.

Plan d'urgence

66. Le propriétaire d'un navire pour SLN canadien d'une jauge brute de 150 tonnes ou plus doit présenter au ministre, en quatre exemplaires, le plan d'urgence de bord contre la pollution par les substances liquides nocives à moins qu'un plan d'urgence de bord contre la pollution des mers n'ait été présenté en vertu du paragraphe 38(4).

Manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet

67. (1) Le propriétaire d'un navire pour SLN canadien doit présenter au ministre, en quatre exemplaires, le manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet du navire selon le modèle qui figure à l'appendice 4 de l'Annexe II de la Convention sur la pollution des mers.

(2) Le manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet doit énoncer les dispositifs et toutes les méthodes à utiliser concernant la manutention de la cargaison, le nettoyage des citernes, la manutention des résidus de décantation et le ballastage et le déballastage des citernes à cargaison pour être conforme au présent règlement.

Sous-section 3

Inspections et certificats

Inspections initiales et inspections périodiques

68. (1) Tout navire doit être inspecté par un inspecteur de navires à vapeur ou une société de classification agréée pour s'assurer que sa construction, sa disposition, son équipement, ses appareils, ses installations et ses systèmes sont conformes au présent règlement avant sa première mise en service ou la délivrance de son premier certificat canadien de transport de substances liquides nocives ou de son certificat d'aptitude au transport.

(2) L'inspecteur de navires à vapeur ou une société de classification agréée doit délivrer au navire qui est conforme au présent règlement un certificat canadien de transport de substances

Fitness that is valid for a period of five years or less beginning on the day on which it was issued.

(3) A ship that is transferred to Canadian registry is subject to the provisions of subsections (1) and (2).

(4) If a steamship inspector or an approved classification society conducts an inspection of a ship similar to the initial inspection referred to in subsection (1) and finds that the ship is in compliance with these Regulations, the steamship inspector or an approved classification society may renew the ship's Canadian Noxious Liquid Substance Certificate or Certificate of Fitness within the three months before the expiration of the period for which it was issued.

Intermediate Inspections

69. (1) The owner or master of a ship may elect to undergo an intermediate inspection within three months before or after the expiration of either two years or three years after the day on which the ship's Canadian Noxious Liquid Substance Certificate or Certificate of Fitness was issued.

(2) A ship shall undergo an intermediate inspection by a steamship inspector or an approved classification society to ensure that the ship's equipment and piping system are operating and are being maintained in accordance with these Regulations.

(3) If, during an intermediate inspection, the equipment and piping systems are found to be operating and to be being maintained in accordance with these Regulations, the steamship inspector or an approved classification society shall attest to that by endorsing the ship's Canadian Noxious Liquid Substance Certificate or Certificate of Fitness.

Annual Inspections

70. (1) In order to ensure that the equipment, fittings, installations and systems of a ship are operated and being maintained in accordance with these Regulations, the ship shall undergo an annual inspection by a steamship inspector or an approved classification society

(a) within the three months before or after the expiration of one year after the day on which its Canadian Noxious Liquid Substance Certificate or Certificate of Fitness was issued;

(b) within the three months before or after the expiration of

(i) three years after the day on which its Canadian Noxious Liquid Substance Certificate or Certificate of Fitness was issued, if an intermediate inspection referred to in subsection 69(1) takes place within the three months before or after the expiration of two years after the day on which its Canadian Noxious Liquid Substance Certificate or Certificate of Fitness was issued, or

(ii) two years after the day on which its Canadian Noxious Liquid Substance Certificate or Certificate of Fitness was issued, if an intermediate inspection referred to in subsection 69(1) takes place within the three months before or after the expiration of three years after the day on which its Canadian Noxious Liquid Substance Certificate or Certificate of Fitness was issued; and

(c) within the three months before or after four years after the day on which its Canadian Noxious Liquid Substance Certificate or Certificate of Fitness was issued.

liquides nocives ou un certificat d'aptitude au transport qui est valide pour une période de cinq ans ou moins à compter de la date de sa délivrance.

(3) Tout navire transféré au registre canadien est assujéti aux paragraphes (1) et (2).

(4) L'inspecteur de navires à vapeur ou une société de classification agréée qui, au terme de l'inspection d'un navire similaire à son inspection initiale visé au paragraphe (1), conclut que celui-ci est conforme au présent règlement peut en renouveler le certificat canadien de transport de substances liquides nocives ou le certificat d'aptitude au transport dans les trois mois précédant l'expiration de la période pour laquelle le certificat a été délivré.

Inspections intermédiaires

69. (1) Le propriétaire ou le capitaine d'un navire peut choisir d'effectuer l'inspection intermédiaire dans les trois mois précédant ou suivant l'expiration d'une période de deux ou de trois ans suivant la date de délivrance de son certificat canadien de transport de substances liquides nocives ou de son certificat d'aptitude au transport.

(2) Tout navire doit faire l'objet d'une inspection intermédiaire par un inspecteur de navires à vapeur ou une société de classification agréée pour s'assurer que son équipement et son système de tuyautage fonctionnent et sont entretenus conformément au présent règlement.

(3) Pendant une inspection intermédiaire, s'il est constaté que l'équipement et le système de tuyautage fonctionnent et sont entretenus conformément au présent règlement, l'inspecteur de navires à vapeur ou une société de classification agréée doit l'attester en annotant le certificat canadien de transport de substances liquides nocives ou le certificat d'aptitude au transport du navire.

Inspections annuelles

70. (1) Tout navire doit faire l'objet d'une inspection annuelle par un inspecteur de navires à vapeur ou une société de classification agréée dans les délais ci-après pour s'assurer du fonctionnement et de l'entretien de l'équipement, des appareils, des installations et des systèmes conformément au présent règlement :

a) dans les trois mois précédant ou suivant l'expiration de la période d'un an suivant la date de délivrance de son certificat canadien de transport de substances liquides nocives ou de son certificat d'aptitude au transport;

b) dans les trois mois précédant ou suivant l'expiration :

(i) soit d'une période de trois ans suivant la date de délivrance de son certificat canadien de transport de substances liquides nocives ou de son certificat d'aptitude au transport, si l'inspection intermédiaire visée au paragraphe 69(1) a lieu dans les trois mois précédant ou suivant l'expiration d'une période de deux ans suivant la date de délivrance du certificat en cause,

(ii) soit d'une période de deux ans suivant la date de délivrance de son certificat canadien de transport de substances liquides nocives ou de son certificat d'aptitude au transport, si l'inspection intermédiaire visée au paragraphe 69(1) a lieu dans les trois mois précédant ou suivant l'expiration d'une période de trois ans suivant la date de délivrance du certificat en cause;

c) dans les trois mois précédant ou suivant la période de quatre ans suivant la date de délivrance de son certificat canadien de

(2) If, during an annual inspection, the equipment, fittings, installations and systems are found to be operating and to be being maintained in accordance with these Regulations, the steamship inspector or an approved classification society shall attest to that by endorsing the ship's Canadian Noxious Liquid Substance Certificate or Certificate of Fitness.

Issuance of International Certificates

71. (1) A steamship inspector or an approved classification society may, at the request of the owner or master of a Canadian ship, issue to that ship

- (a) an International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk if the ship complies with the applicable provisions of Annex II to the Pollution Convention; or
- (b) a Certificate of Fitness if the ship complies with the applicable provisions of the IBC Code or BCH Code.

(2) If an approved classification society issues a certificate to a Canadian ship, the approved classification society shall forward a certified copy of the certificate to the Board.

Subdivision 4

Shipboard Documents

Documents Kept on Board

72. An NLS ship and a chemical tanker shall keep on board an English or French version of

- (a) one of the following documents:
 - (i) a Canadian Noxious Liquid Substance Certificate if the ship is a Canadian ship that engages only on voyages in waters under Canadian jurisdiction and carries only a noxious liquid substance that is not a dangerous chemical,
 - (ii) an International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk in accordance with the provisions of regulation 9 of Annex II to the Pollution Convention,
 - (A) if the ship is a Canadian ship that engages on voyages that do not take place exclusively in waters under Canadian jurisdiction and carries only a noxious liquid substance that is not a dangerous chemical, or
 - (B) if the ship is not a Canadian ship, is registered in a state that is a signatory to the Pollution Convention, is in waters under Canadian jurisdiction and carries only a noxious liquid substance that is not a dangerous chemical,
 - (iii) a Certificate of Fitness
 - (A) if the ship is a Canadian ship that carries a dangerous chemical, or
 - (B) if the ship is not a Canadian ship, is registered in a state that is a signatory to the Pollution Convention, is in waters under Canadian jurisdiction and carries a dangerous chemical, or

transport de substances liquides nocives ou de son certificat d'aptitude au transport.

(2) Pendant une inspection annuelle, s'il est constaté que l'équipement, les appareils, les installations et les systèmes fonctionnent et sont entretenus conformément au présent règlement, l'inspecteur de navires à vapeur ou une société de classification agréée doit l'attester en annotant le certificat canadien de transport de substances liquides nocives ou le certificat d'aptitude au transport du navire.

Délivrance de certificats internationaux

71. (1) Un inspecteur de navires à vapeur ou une société de classification agréée peut, à la demande du propriétaire ou du capitaine d'un navire canadien, délivrer au navire :

- a) soit un certificat international de prévention de la pollution liée au transport de substances liquides nocives en vrac s'il est conforme aux dispositions applicables de l'Annexe II de la Convention sur la pollution des mers;
- b) soit un certificat d'aptitude au transport s'il est conforme aux dispositions applicables du Recueil IBC ou du Recueil BCH.

(2) La société de classification agréée qui délivre le certificat à un navire canadien doit en faire parvenir une copie certifiée conforme au Bureau.

Sous-section 4

Documents à bord du navire

Documents à conserver à bord

72. Tout navire pour SLN et tout navire-citerne pour produits chimiques doivent conserver à bord, dans leur version française ou anglaise :

- a) l'un des documents suivants :
 - (i) un certificat canadien de transport de substances liquides nocives, s'il s'agit d'un navire canadien qui effectue exclusivement des voyages dans les eaux de compétence canadienne et qui transporte uniquement une substance liquide nocive qui n'est pas un produit chimique dangereux,
 - (ii) un certificat international de prévention de la pollution liée au transport de substances liquides nocives en vrac qui est conforme à la règle 9 de l'Annexe II de la Convention sur la pollution des mers, s'il s'agit d'un navire qui est :
 - (A) soit un navire canadien qui effectue des voyages qui ne se déroulent pas exclusivement dans les eaux de compétence canadienne et qui transporte uniquement une substance liquide nocive qui n'est pas un produit chimique dangereux,
 - (B) soit un navire qui n'est pas un navire canadien, qui est immatriculé dans un État signataire de la Convention sur la pollution des mers et se trouve dans les eaux de compétence canadienne et transporte uniquement une substance liquide nocive qui n'est pas un produit chimique dangereux,
 - (iii) un certificat d'aptitude au transport, s'il s'agit d'un navire qui est :
 - (A) soit un navire canadien qui transporte un produit chimique dangereux,

(iv) a certificate of compliance certifying that the ship complies with the applicable provisions of Annex II to the Pollution Convention, the IBC Code or the BCH Code, as the case may be, if the ship is registered in a state that is not a signatory to the Pollution Convention and is in waters under Canadian jurisdiction;

(b) in the case of an NLS ship, a procedures and arrangements manual that meets the requirements of regulation 14 of Annex II to the Pollution Convention; and

(c) in the case of a chemical tanker, a copy of the IBC Code or the BCH Code, as applicable.

Emergency Plan

73. (1) Subject to subsection (2), an NLS ship of 150 tons gross tonnage or more shall keep on board an English or French version of a shipboard marine pollution emergency plan for noxious liquid substances that meets the requirements of regulation 17.2 of Annex II to the Pollution Convention.

(2) If subsection 38(1) applies to the NLS ship, the shipboard marine pollution emergency plan for noxious liquid substances may be combined with the shipboard oil pollution emergency plan, in which case the title of the plan shall be the “shipboard marine pollution emergency plan”.

Subdivision 5

Control of Cargo Operations

Operational Procedures

74. The master of a ship shall ensure that the operational procedures with respect to cargo handling, tank cleaning, slop handling and cargo tank ballasting and deballasting are carried out in accordance with the ship’s procedures and arrangements manual and with this Subdivision and Subdivision 6.

Operational Requirements

75. (1) The master of a chemical tanker that is constructed on or after July 1, 1986, or that is constructed before that date and registered in Canada on or after February 16, 1993, shall comply with the operational requirements set out in the IBC Code.

(2) The master of a chemical tanker referred to in subsection (1) shall refuse the cargo mentioned in subsection 16.2.2 of the IBC Code if the analysis of the cargo has not been certified by the manufacturer or a marine chemist.

(3) The master of a chemical tanker other than a chemical tanker referred to in subsection (1) shall comply with the operational requirements set out in Chapter V of the BCH Code.

(B) soit un navire qui n’est pas un navire canadien, qui est immatriculé dans un État signataire de la Convention sur la pollution des mers et se trouve dans les eaux de compétence canadienne et transporte un produit chimique dangereux,

(iv) un certificat de conformité qui atteste qu’il est conforme aux dispositions applicables de l’Annexe II de la Convention sur la pollution des mers, du Recueil IBC ou du Recueil BCH, selon le cas, s’il est immatriculé dans un État qui n’est pas signataire de celle-ci et se trouve dans les eaux de compétence canadienne;

b) un manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet qui est conforme à la règle 14 de l’Annexe II de la Convention sur la pollution des mers, s’il s’agit d’un navire pour SLN;

c) un exemplaire du Recueil IBC ou du Recueil BCH, selon le cas, s’il s’agit d’un navire-citerne pour produits chimiques.

Plan d’urgence

73. (1) Sous réserve du paragraphe (2), tout navire pour SLN d’une jauge brute de 150 tonneaux ou plus doit conserver à bord, en français ou en anglais, un plan d’urgence de bord contre la pollution par les substances liquides nocives qui est conforme à la règle 17.2 de l’Annexe II de la Convention sur la pollution des mers.

(2) Si le paragraphe 38(1) s’applique à un navire pour SLN, le plan d’urgence de bord contre la pollution par les substances liquides nocives peut être combiné avec le plan d’urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures. Dans ce cas, le plan s’intitule « Plan d’urgence de bord contre la pollution des mers ».

Sous-section 5

Contrôle des opérations de la cargaison

Méthodes d’exploitation

74. Le capitaine d’un navire doit s’assurer que les méthodes d’exploitation concernant la manutention de la cargaison, le nettoyage des citernes, la manutention des résidus et le ballastage et déballastage des citernes à cargaison sont exécutées conformément au manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet du navire, à la présente sous-section et à la sous-section 6.

Exigences d’exploitation

75. (1) Le capitaine d’un navire-citerne pour produits chimiques qui est construit le 1^{er} juillet 1986 ou après cette date, ou construit avant cette date et immatriculé au Canada le 16 février 1993 ou après cette date, doit se conformer aux prescriptions en matière d’exploitation prévues au Recueil IBC.

(2) Le capitaine d’un navire-citerne pour produits chimiques visé au paragraphe (1) doit refuser de prendre à bord la cargaison visée à la règle 16.2.2 du Recueil IBC si l’analyse de la cargaison n’a pas été certifiée par le fabricant ou un chimiste en océanographie.

(3) Le capitaine d’un navire-citerne pour produits chimiques autre que celui visé au paragraphe (1) doit se conformer aux prescriptions en matière d’exploitation prévues au chapitre V du Recueil BCH.

Ventilation Procedures

76. Only substances that have a vapour pressure greater than 5 kPa at 20°C may be ventilated to remove residues, in which case the ventilation procedures followed shall be those referred to in paragraphs 79(1)(c) and 80(2)(c) and shall be carried out in accordance with sections 2 and 4 of Appendix 7 of Annex II to the Pollution Convention.

Tank Washing Operations

77. Tank washing operations referred to in sections 79 and 80 shall be carried out

- (a) in accordance with the provisions of Appendix 6 of Annex II to the Pollution Convention; and
- (b) in such a way that the effluent resulting from the washing is discharged to a reception facility and not discharged into the water.

Stripping Operations

78. (1) If cargo stripping operations that involve a Category Y noxious liquid substance are carried out at an unloading facility, the owner or operator of the unloading facility shall ensure that the facility is capable of receiving the cargo at an average flow rate of 6 m³ per hour without creating back pressure of more than 100 kPa at the ship's manifold.

(2) The ship's manifold shall be no more than 3 m above the waterline at low mean tide.

(3) Cargo hoses and piping systems that contain noxious liquid substances shall not be drained back into the ship after the completion of cargo stripping operations.

Procedures — Category X

79. (1) A tank from which a Category X noxious liquid substance has been unloaded shall be washed before the ship leaves the port of unloading unless

- (a) the tank is reloaded with the same substance or a substance that is compatible with it and the tank is neither ballasted before loading nor washed after the ship leaves the port of unloading;
- (b) the master of the ship notifies the Board in writing that the tank will be washed at another port that has adequate reception facilities; or
- (c) cargo residues are removed by a ventilation procedure.

(2) Subject to subsection (3), the tank washing operation shall be carried out by washing the tank and discharging the effluent to a reception facility until the concentration of the substance in the effluent has fallen to 0.1% by weight and thereafter by continuing to discharge the remaining effluent until the tank is empty.

(3) If it is not practicable to measure the concentration of the substance in accordance with subsection (2) without causing undue delay to the ship, the tank washing operation shall be carried out by washing the tank and discharging the effluent to a reception facility in accordance with section 77.

(4) The tank washing operation shall be carried out in the presence of a pollution prevention officer who shall endorse the

Méthodes de ventilation

76. Seules les substances ayant une tension de vapeur de plus de 5 kPa à 20 °C peuvent être ventilées pour enlever les résidus, auquel cas les méthodes de ventilation à suivre sont celles visées aux alinéas 79(1)c) et 80(2)c) et elles doivent être appliquées conformément aux articles 2 et 4 de l'appendice 7 de l'Annexe II de la Convention sur la pollution des mers.

Opérations de lavage de citernes

77. Les opérations de lavage de citernes visées aux articles 79 et 80 doivent être effectuées :

- a) conformément aux dispositions de l'appendice 6 de l'Annexe II de la Convention sur la pollution des mers;
- b) de manière que l'effluent résultant du lavage soit rejeté à une installation de réception et non dans l'eau.

Opérations d'assèchement

78. (1) Lorsque des opérations d'assèchement de cargaison visant des substances liquides nocives de catégorie Y sont effectuées à une installation de déchargement, le propriétaire ou l'exploitant de l'installation doit s'assurer que celle-ci peut recevoir la cargaison à un débit moyen de 6 m³ à l'heure sans créer une contre-pression de plus de 100 kPa au collecteur du navire.

(2) Le collecteur du navire doit être d'au plus 3 m au-dessus de la ligne de flottaison, à marée basse moyenne.

(3) Les manches à cargaison et les tuyautages de cargaison qui contiennent des substances liquides nocives ne doivent pas être vidés de leur contenu à bord du navire une fois les opérations d'assèchement de la cargaison terminées.

Méthodes — Catégorie X

79. (1) Toute citerne de laquelle une substance liquide nocive de catégorie X a été déchargée doit être lavée avant que le navire quitte le port de déchargement à moins que, selon le cas :

- a) la citerne ne soit rechargée avec la même substance ou une substance compatible avec celle-ci et qu'elle ne soit ni ballastée avant son chargement ni lavée après que le navire a quitté le port de déchargement;
- b) le capitaine du navire n'informe le Bureau par écrit que la citerne sera lavée dans un autre port qui possède des installations de réception convenables;
- c) les résidus de cargaison ne soient éliminés par une méthode de ventilation.

(2) Sous réserve du paragraphe (3), les opérations de lavage de citernes doivent être effectuées par lavage de la citerne et par rejet de l'effluent à une installation de réception jusqu'à ce que la concentration de la substance dans l'effluent soit passée à 0,1 pour cent en poids et, ensuite, par le rejet de l'effluent résiduel jusqu'à ce que la citerne soit vide.

(3) Les opérations de lavage de citernes doivent être effectuées par lavage de la citerne et par rejet de l'effluent à une installation de réception conformément à l'article 77, s'il est impossible de mesurer la concentration de la substance conformément au paragraphe (2) sans entraîner de retards indus pour le navire.

(4) Les opérations de lavage de citernes doivent être effectuées en présence du fonctionnaire chargé de la prévention de la

appropriate operational entries in the ship's Cargo Record Book for Ships Carrying Noxious Liquid Substances in Bulk.

Procedures — Categories Y and Z

80. (1) A tank from which a Category Y or Z noxious liquid substance has been unloaded shall be washed before the ship leaves the port of unloading if

(a) the unloaded substance is a Category Y noxious liquid substance that is a high viscosity substance or a solidifying substance; or

(b) the unloading operation is not carried out in accordance with the ship's procedures and arrangements manual.

(2) Subsection (1) does not apply if

(a) the tank is reloaded with the same substance or a substance that is compatible with it and the tank is neither ballasted before loading nor washed after the ship leaves the port of unloading;

(b) the master of the ship notifies the Board in writing that the tank will be washed at another port that has adequate reception facilities; or

(c) cargo residues are removed by a ventilation procedure.

Subdivision 6

Discharge of Noxious Liquid Substances

Application

81. This Subdivision applies to

(a) a ship in Section I waters or Section II waters; and

(b) a Canadian ship in waters seaward of the outermost limits of Section II waters, except a Canadian ship that is in a special area referred to in section 9.

Prohibition — Section I Waters

82. Subject to section 8, no ship shall discharge and no person shall discharge or permit the discharge of a noxious liquid substance into Section I waters.

Prohibition — Section II Waters and Seaward of Section II Waters

83. Subject to sections 8 and 84 to 87,

(a) no ship shall discharge and no person shall discharge or permit the discharge of a noxious liquid substance into Section II waters; and

(b) no Canadian ship shall discharge and no person shall discharge or permit the discharge of a noxious liquid substance into waters seaward of the outermost limits of Section II waters.

Authorized Discharge — Category X

84. Ballast water introduced into a tank that last contained a Category X noxious liquid substance may be discharged from

pollution, et il doit annoter les mentions appropriées dans le registre de la cargaison pour les navires transportant des substances liquides nocives en vrac.

Méthodes — Catégories Y et Z

80. (1) Toute citerne de laquelle une substance liquide nocive de catégorie Y ou Z a été déchargée doit être lavée avant que le navire quitte le port de déchargement dans les cas suivants :

a) la substance déchargée est une substance liquide nocive de catégorie Y qui est une substance à viscosité élevée ou une substance qui se solidifie;

b) l'opération de déchargement n'est pas effectuée conformément au manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet du navire.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas dans les cas suivants :

a) la citerne est rechargée avec la même substance ou une substance compatible avec celle-ci et elle n'est ni ballastée avant son chargement ni lavée après que le navire a quitté le port de déchargement;

b) le capitaine du navire informe le Bureau par écrit que la citerne sera lavée dans un autre port qui possède des installations de réception convenables;

c) les résidus de cargaison sont éliminés par une méthode de ventilation.

Sous-section 6

Rejet de substances liquides nocives

Application

81. La présente sous-section s'applique :

a) aux navires pour SLN qui se trouvent dans les eaux de la section I et dans les eaux de la section II;

b) aux navires pour SLN canadiens qui se trouvent dans les eaux situées au-delà des limites extérieures des eaux de la section II, sauf ceux qui se trouvent dans une zone spéciale visée à l'article 9.

Interdiction — Eaux de la section I

82. Sous réserve de l'article 8, il est interdit à tout navire de rejeter des substances liquides nocives dans les eaux de la section I et à toute personne d'en rejeter ou d'en permettre le rejet.

Interdiction — Eaux de la section II et les eaux situées au-delà des eaux de la section II

83. Sous réserve des articles 8 et 84 à 87, il est interdit :

a) à tout navire de rejeter des substances liquides nocives dans les eaux de la section II et à toute personne d'en rejeter ou d'en permettre le rejet;

b) à tout navire canadien de rejeter des substances liquides nocives dans les eaux situées au-delà des eaux de la section II et à toute personne d'en rejeter ou d'en permettre le rejet.

Rejet autorisé — Catégorie X

84. Les eaux de ballast ajoutées dans une citerne dont le plus récent contenu était une substance liquide nocive de catégorie X

an NLS ship into Section II waters or from a Canadian ship referred to in paragraph 81(b) that is an NLS ship if

- (a) the tank was washed in accordance with subsection 79(2);
- (b) the discharge is made in accordance with the ship's procedures and arrangements manual;
- (c) the ship is en route at a speed of at least 7 knots, in the case of a self-propelled ship, or at least 4 knots, in the case of a non-self-propelled ship;
- (d) the discharge is made below the waterline through an underwater discharge outlet at a rate not exceeding the maximum rate for which the underwater discharge outlet was designed;
- (e) the discharge is made at a distance of at least 12 nautical miles from the nearest land; and
- (f) the discharge is made into waters whose depth is at least 25 m.

Authorized Discharge — Category Y

85. A Category Y noxious liquid substance may be discharged from an NLS ship into Section II waters or from a Canadian ship referred to in paragraph 81(b) that is an NLS ship if

- (a) the discharge is made in accordance with the ship's discharge procedures and arrangements manual;
- (b) the ship is en route at a speed of at least 7 knots, in the case of a self-propelled ship, or at least 4 knots, in the case of a non-self-propelled ship;
- (c) the discharge is made below the waterline through an underwater discharge outlet at a rate not exceeding the maximum rate for which the underwater discharge outlet was designed;
- (d) the discharge is made at a distance of at least 12 nautical miles from the nearest land; and
- (e) the discharge is made into waters whose depth is at least 25 m.

Authorized Discharge — Category Z

86. A Category Z noxious liquid substance may be discharged from an NLS ship into Section II waters or from a Canadian ship referred to in paragraph 81(b) that is an NLS ship if

- (a) the discharge is made in accordance with the ship's discharge procedures and arrangements manual;
- (b) the ship is en route at a speed of at least 7 knots, in the case of a self-propelled ship, or at least 4 knots, in the case of a non-self-propelled ship;
- (c) in the case of a ship constructed on or after January 1, 2007, the discharge is made below the waterline through an underwater discharge outlet at a rate not exceeding the maximum rate for which the underwater discharge outlet was designed;
- (d) the discharge is made at a distance of at least 12 nautical miles from the nearest land; and
- (e) the discharge is made into waters whose depth is at least 25 m.

Authorized Discharge — Ballast Water

87. (1) Ballast water introduced into a cargo tank that has been washed to such an extent that the ballast water contains less than 1 ppm of the noxious liquid substance previously carried in

peuvent être rejetées d'un navire qui se trouve dans les eaux de la section II ou d'un navire canadien visé à l'alinéa 81b) s'il s'agit d'un navire pour SLN, si les conditions suivantes sont réunies :

- a) la citerne a été lavée conformément au paragraphe 79(2);
- b) le rejet est effectué conformément au manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet du navire;
- c) le navire fait route à une vitesse d'au moins 7 nœuds, s'il s'agit d'un navire autopropulsé, ou d'au moins 4 nœuds, s'il s'agit d'un navire non autopropulsé;
- d) le rejet est effectué au-dessous de la ligne de flottaison par un orifice de rejet immergé qui n'excède pas le taux maximum pour lequel celui-ci a été conçu;
- e) le rejet est effectué à une distance d'au moins 12 milles marins à partir de la terre la plus proche;
- f) le rejet est effectué dans des eaux d'une profondeur d'au moins 25 m.

Rejet autorisé — Catégorie Y

85. Les substances liquides nocives de catégorie Y peuvent être rejetées d'un navire qui se trouve dans les eaux de la section II ou d'un navire canadien visé à l'alinéa 81b) s'il s'agit d'un navire pour SLN si les conditions suivantes sont réunies :

- a) le rejet est effectué conformément au manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet du navire;
- b) le navire fait route à une vitesse d'au moins 7 nœuds, s'il s'agit d'un navire autopropulsé, ou d'au moins 4 nœuds, s'il s'agit d'un navire non autopropulsé;
- c) le rejet est effectué au-dessous de la ligne de flottaison par un orifice de rejet immergé qui n'excède pas le taux maximum pour lequel celui-ci a été conçu;
- d) le rejet est effectué à une distance d'au moins 12 milles marins à partir de la terre la plus proche;
- e) le rejet est effectué dans des eaux d'une profondeur d'au moins 25 m.

Rejet autorisé — Catégorie Z

86. Les substances liquides nocives de catégorie Z peuvent être rejetées d'un navire qui se trouve dans les eaux de la section II ou d'un navire canadien visé à l'alinéa 81b) s'il s'agit d'un navire pour SLN si les conditions suivantes sont réunies :

- a) le rejet est effectué conformément au manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet du navire;
- b) le navire fait route à une vitesse d'au moins 7 nœuds, s'il s'agit d'un navire autopropulsé, ou d'au moins 4 nœuds, s'il s'agit d'un navire non autopropulsé;
- c) le rejet est effectué au-dessous de la ligne de flottaison par un orifice de rejet immergé qui n'excède pas le taux maximum pour lequel celui-ci a été conçu, s'il s'agit d'un navire construit le 1^{er} janvier 2007 ou après cette date;
- d) le rejet est effectué à une distance d'au moins 12 milles marins à partir de la terre la plus proche;
- e) le rejet est effectué dans des eaux d'une profondeur d'au moins 25 m.

Rejet autorisé — Eaux de ballast

87. (1) Les eaux de ballast ajoutées dans une citerne à cargaison qui a été lavée de manière à ce que celles-ci contiennent moins de 1 ppm de la substance liquide nocive qui était transportée

the NLS ship may be discharged into the sea without regard to the discharge rate, ship speed and discharge outlet location, provided that the discharge is made at a distance of at least 12 nautical miles from the nearest land and into waters whose depth is at least 25 m.

(2) In the case of a NLS ship built before July 1, 1994, the ballast is deemed to contain less than 1 ppm of the noxious liquid substance previously carried if the cargo tank is washed

(a) with a water quantity not less than that required by section 20 of Appendix 6 of Annex II to the Pollution Convention using a factor of *k* equal to 1.0 in the formula; or

(b) in accordance with the provisions set out in Appendix 6 of Annex II to the Pollution Convention and subsequently washed with a complete cycle of the cleaning machine.

(3) In the case of an NLS ship other than a ship referred to in subsection (2), the ballast water is deemed to contain less than 1 ppm of the substance previously carried if the cargo tank is washed in accordance with provisions set out in Appendix 6 of Annex II to the Pollution Convention.

Subdivision 7

Transfer Operations

Communications

88. A ship and an owner or operator of a loading facility or an unloading facility engaged in a transfer operation shall comply with the communications requirements of section 44.

Lighting

89. (1) If a transfer operation takes place between sunset and sunrise, a ship and an owner or operator of a loading facility or an unloading facility that is engaged in the transfer operation shall provide illumination that has

(a) a lighting intensity of not less than 54 lx at each cargo transfer connection point on the ship or facility; and

(b) a lighting intensity of not less than 11 lx at each transfer operation work area around each cargo transfer connection point on the ship or facility.

(2) The lighting intensity shall be measured on a horizontal plane 1 m above the walking surface of a loading facility or an unloading facility or the working deck of a ship, as applicable.

Transfer Conduits

90. (1) A transfer conduit shall not be used in a transfer operation unless it

(a) has a bursting pressure of not less than five times its maximum working pressure;

(b) is clearly marked with its maximum working pressure; and

(c) has successfully passed a hydrostatic test to a pressure equal to one and one-half times its maximum working pressure at

précédemment dans le navire pour SLN peuvent être rejetées dans la mer sans égard au taux de rejet, à la vitesse du navire et au lieu du rejet à condition qu'il se trouve à moins de 12 milles marins à partir de la terre la plus proche et dans des eaux d'une profondeur d'au moins 25 m.

(2) S'il s'agit d'un navire pour SLN construit avant le 1^{er} juillet 1994, les eaux de ballast sont réputées contenir moins de 1 ppm de la substance liquide nocive qui était transportée précédemment si la citerne à cargaison est lavée, selon le cas :

a) avec une quantité d'eau au moins égale à celle exigée par l'article 20 de l'appendice 6 de l'Annexe II de la Convention sur la pollution des mers en utilisant un facteur « *k* » égal à 1,0 dans la formule;

b) conformément à l'appendice 6 de l'Annexe II de la Convention sur la pollution des mers et ensuite, un lavage complet par la machine.

(3) S'il s'agit d'un navire pour SLN autre qu'un navire visé au paragraphe (2), les eaux de ballast sont réputées contenir moins de 1 ppm de la substance liquide nocive qui était transportée précédemment si la citerne à cargaison est lavée conformément à l'appendice 6 de l'Annexe II de la Convention sur la pollution des mers.

Sous-section 7

Opérations de transbordement

Communications

88. Tout navire et tout propriétaire ou exploitant d'une installation de chargement ou d'une installation de déchargement prenant part à une opération de transbordement doivent respecter les exigences de l'article 45 relatives aux communications.

Éclairage

89. (1) Si une opération de transbordement s'effectue entre le coucher et le lever du soleil, tout navire et tout propriétaire ou exploitant d'une installation de chargement ou une installation de déchargement qui prennent part à l'opération doivent fournir un éclairage qui est :

a) d'une part, d'une intensité minimale de 54 lx à chaque raccord de transbordement de la cargaison du navire ou de l'installation;

b) d'autre part, d'une intensité minimale de 11 lx à chaque aire de travail pour les opérations de transbordement entourant chaque raccord de transbordement de la cargaison du navire ou de l'installation.

(2) L'intensité lumineuse est mesurée sur un plan horizontal à 1 m au-dessus de la surface de marche de l'installation de chargement ou de l'installation de déchargement ou du pont de travail du navire, selon le cas.

Tuyaux de transbordement

90. (1) Au cours d'une opération de transbordement, seul peut être utilisé un tuyau de transbordement qui est conforme aux exigences suivantes :

a) il a une pression d'éclatement d'au moins cinq fois sa pression effective maximale;

b) il porte une mention indiquant clairement sa pression effective maximale;

least once during the year immediately before the day on which it is used.

(2) The master of the ship shall keep the test certificate for the hydrostatic test on board and it shall be made available for inspection at the request of a pollution prevention officer.

(3) A conduit shall be used, maintained, tested and replaced in accordance with the manufacturer's specifications.

(4) If any conduit or connection leaks during a transfer operation, the operation shall, as soon as practicable, be slowed down or stopped to remove the pressure from the conduit or connection.

Requirements for Supervisor of Transfer Operations on Board Ships

91. The owner of a ship shall ensure that a transfer operation carried out for the ship is supervised by the holder of

- (a) a certificate that meets the requirements of the Act for that type of ship; or
- (b) in the case of a non-self-propelled chemical tanker or non-self-propelled NLS ship, documentary evidence issued by the steamship inspector that certifies the person's competence to supervise a transfer operation.

Duties of Transfer Operations Supervisor on Board Ships

92. The supervisor of a transfer operation on board a ship shall ensure that

- (a) the ship is secured, having regard to the weather and the tidal and current conditions, and that the mooring lines are tended so that the movement of the ship does not damage the transfer conduit or its connections;
- (b) transfer procedures are established with the concurrence of the supervisor of the transfer operation at the loading facility or the unloading facility or on board the other ship, as the case may be, with respect to
 - (i) the rates of flow and pressures for the transferred liquid,
 - (ii) the reduction of rates of flow and pressures where required to avoid an overflow of the tanks,
 - (iii) the time required to stop the transfer operation under normal conditions,
 - (iv) the time required to shut down the transfer operation under emergency conditions, and
 - (v) the communication signals for the transfer operation, including
 - (A) stand by to start transfer,
 - (B) start transfer,
 - (C) slow down transfer,
 - (D) stand by to stop transfer,
 - (E) stop transfer,
 - (F) emergency stop of transfer, and
 - (G) emergency shutdown of transfer;
- (c) the supervisor of the transfer operation at the loading facility or the unloading facility or on board the other ship, as the

c) il a subi avec succès un essai hydrostatique à une pression égale à une fois et demie sa pression effective maximale, au moins une fois au cours de l'année précédant la date de son utilisation.

(2) Le capitaine du navire doit conserver l'attestation de l'essai hydrostatique à bord et la met, aux fins d'inspection, à la disposition du fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution à sa demande.

(3) Les tuyaux sont utilisés, entretenus, mis à l'essai et remplacés conformément aux spécifications du fabricant.

(4) Si un tuyau ou un raccord fuit durant une opération de transbordement, celle-ci est ralentie ou arrêtée dès que possible pour couper la pression du tuyau ou du raccord.

Exigences — Surveillant des opérations de transbordement à bord des navires

91. Le propriétaire du navire doit s'assurer que toute opération de transbordement effectuée pour le navire est surveillée par le titulaire :

- a) soit d'un certificat conforme aux exigences de la Loi relatives à ce type de navire;
- b) soit d'une preuve documentaire qui atteste que la personne est compétente pour surveiller les opérations de transbordement et qui est délivrée par l'inspecteur de navires à vapeur, s'il s'agit d'un navire-citerne pour produits chimiques non auto-propulsé ou d'un navire pour SLN non autopropulsé.

Fonctions du surveillant des opérations de transbordement à bord des navires

92. Le surveillant d'une opération de transbordement à bord d'un navire doit s'assurer :

- a) que le navire est amarré, compte tenu des conditions atmosphériques, des marées et des courants, et que les amarres sont tendues de façon que les mouvements du navire n'endommagent ni le tuyau de transbordement ni ses raccords;
- b) que la procédure de transbordement est établie de concert avec le surveillant de l'opération de transbordement à l'installation de chargement ou à l'installation de déchargement ou à bord de l'autre navire, selon le cas, en ce qui concerne :
 - (i) les débits et les pressions du liquide transbordé,
 - (ii) la réduction des débits et des pressions, le cas échéant, pour éviter le débordement des citernes,
 - (iii) le temps nécessaire pour arrêter l'opération dans des conditions normales,
 - (iv) le temps nécessaire pour mettre fin à l'opération en cas d'urgence,
 - (v) les signaux de communication régissant l'opération, y compris les signaux suivants :
 - (A) paré à transborder,
 - (B) début du transbordement,
 - (C) ralentissement du transbordement,
 - (D) paré à arrêter le transbordement,
 - (E) arrêt du transbordement,
 - (F) arrêt en raison d'une urgence,
 - (G) fin du transbordement en raison d'une urgence;
- c) que le surveillant de l'opération de transbordement à l'installation de chargement ou à l'installation de déchargement ou

case may be, has reported readiness for the commencement of the transfer operation;

(d) the person who is on duty on the ship in respect of the transfer operation is fully conversant with the communication signals, maintains watch over the ship's tanks to ensure that they do not overflow and maintains continuous communication with that person's counterpart at the loading facility or the unloading facility or on board the other ship, as the case may be;

(e) the manifold valves and tank valves on the ship are not closed until the relevant pumps are stopped if the closing of the valves would cause dangerous over-pressurization of the pumping system;

(f) the rate of flow is reduced when topping off the tanks;

(g) the supervisor of the transfer operation at the loading facility or the unloading facility or on board the other ship is given sufficient notice of the stopping of the transfer operation to permit them to take the necessary action to reduce the rate of flow or pressure in a safe and efficient manner;

(h) the following measures are taken to prevent a noxious liquid substance or dangerous chemical discharge:

(i) all cargo manifold connections that are not being used in the transfer operation are securely closed and fitted with blank flanges or other equivalent means of closure,

(ii) all overboard discharge valves are securely closed and marked to indicate that they are not to be opened during the transfer operation, and

(iii) all scuppers are plugged;

(i) a supply of absorbent material is readily available near every transfer conduit to facilitate the clean-up of any minor spillage of noxious liquid substances or dangerous chemicals that may occur on the ship or on the shore;

(j) all transfer conduits that are used in the transfer operation are supported to prevent the conduits and their connections from being subjected to any strain that might cause damage to them or cause the conduits to become disconnected;

(k) all systems, equipment, personnel and information necessary for the safe transfer of cargo are in readiness before the transfer operation begins;

(l) towing-off wires are positioned fore and aft and are ready for use without adjustment if it is necessary to tow the ship away;

(m) the transfer of flammable cargoes and the gas-freeing following the unloading of flammable cargoes is stopped when electrical storms are in the immediate vicinity of the ship;

(n) work in the cargo tank area is not carried out unless authorized by the master;

(o) the valves in the vent system are checked for the correct setting and the flame arresters are examined for cleanliness and proper installation;

(p) articulated loading booms, if used, are checked for undue strain;

(q) the pump room ventilation is running and all precautions for that area are observed;

(r) a tank that is required to be kept in an inert state, where the oxygen content of the tanks must be below a specified level and a small positive pressure must be maintained in the tanks at all times, has available a supply of inert gas to maintain its inert state during the transfer operation;

à bord de l'autre navire, selon le cas, a fait savoir que celle-ci peut commencer;

d) que la personne qui est en service à bord du navire pour l'opération de transbordement connaît bien les signaux de communication, surveille les citernes pour éviter qu'elles ne débordent et reste en communication avec son pendant à l'installation de chargement ou à l'installation de déchargement ou à bord de l'autre navire, selon le cas;

e) que les soupapes du collecteur et des citernes du navire ne sont pas fermées tant que les pompes visées ne sont pas arrêtées, si leur fermeture soumettrait le système de pompage à une surpression dangereuse;

f) que le débit du liquide est réduit en fin de remplissage;

g) que le surveillant de l'opération de transbordement à l'installation de chargement ou à l'installation de déchargement ou à bord de l'autre navire est informé suffisamment à l'avance de l'arrêt de celle-ci pour lui permettre de prendre les mesures nécessaires en vue de réduire le débit ou la pression efficacement et en toute sécurité;

h) que les mesures suivantes sont prises pour éviter le rejet de substances liquides nocives ou de produits chimiques dangereux :

(i) les raccords du collecteur de la cargaison non utilisés pour le transbordement sont bien obturés et munis de brides obstructives ou d'autres dispositifs de fermeture équivalents,

(ii) les soupapes de décharge par-dessus bord sont bien fermées et portent une mention interdisant leur ouverture pendant l'opération,

(iii) les dalots sont bouchés;

i) qu'une provision de matériau absorbant est placée près de chaque tuyau de transbordement en vue de faciliter le nettoyage de tout petit déversement de substances liquides nocives ou de produits chimiques dangereux à bord du navire ou sur la rive;

j) que les tuyaux de transbordement utilisés pour l'opération de transbordement sont soutenus pour éviter que ceux-ci et leurs raccords ne soient soumis à une tension susceptible de les endommager ou de les débrancher;

k) que les systèmes, l'équipement, le personnel et les renseignements nécessaires au transbordement de la cargaison en toute sécurité sont prêts avant le début de l'opération de transbordement;

l) que des câbles de remorquage sont fixés à la proue et à la poupe et sont prêts à être utilisés sans ajustement si le remorquage du navire s'impose;

m) que le transbordement d'une cargaison inflammable et le dégazage à la suite du déchargement de celle-ci sont arrêtés si un orage survient à proximité du navire;

n) qu'aucun travail n'est effectué dans la tranche des citernes à cargaison sans l'autorisation du capitaine;

o) que sont vérifiés le réglage des soupapes du système de déchargement et la propreté et l'installation des arrête-flammes;

p) que les bras de chargement articulés, s'ils sont utilisés, sont examinés pour relever toute tension indue;

q) que la ventilation dans la chambre des pompes fonctionne et que toutes les précautions visant cette aire sont prises;

r) que du gaz inerte est prêt à être utilisé pour maintenir cet état inerte durant l'opération dans le cas des citernes à maintenir à l'état inerte, lorsque leur contenu en oxygène doit être inférieur à un niveau précis et que leur contenu doit être maintenu à une faible pression positive;

- (s) when loading,
- (i) the tank concerned is free of flammable and toxic vapours and residues,
 - (ii) the free end of the loading hose is securely lashed to the inside of the tank to prevent movement,
 - (iii) all flanges and gaskets are suitable for the purpose, and
 - (iv) all tank openings, other than those that are in use, are closed;
- (t) all reasonable precautions are taken to avoid the discharge of a noxious liquid substance or dangerous chemical into the water;
- (u) the supervisor at the loading facility or the unloading facility or on the other ship is competent in transfer operations; and
- (v) a sufficient number of persons is on duty at the loading facility or the unloading facility or on the other ship during the transfer operation.

Notices

93. The master of a ship shall ensure that

- (a) permanent notices are displayed in conspicuous places on board, indicating the areas in which smoking and naked lights are prohibited;
- (b) on the ship's arrival in a port area, the following notices are posted near every access to the ship, as appropriate:
 - (i) "NO NAKED LIGHTS / PAS DE FLAMMES NUES",
 - (ii) "NO SMOKING / DÉFENSE DE FUMER", and
 - (iii) "NO UNAUTHORIZED PERSONS / ACCÈS INTERDIT AUX PERSONNES NON AUTORISÉES"; and
- (c) in addition to the notices referred to in paragraphs (a) and (b), when the cargo being handled presents a health hazard, the notice "WARNING HAZARDOUS CHEMICALS / ATTENTION PRODUITS CHIMIQUES DANGEREUX" shall be displayed near every access to the ship.

Emergency

94. In the event of an emergency during a transfer operation, the master of a ship or the supervisor on board the ship shall take all necessary measures to rectify or minimize the effects of the emergency.

Subdivision 8

Record-keeping

Cargo Record Book

95. (1) In this section, "Cargo Record Book" means the Cargo Record Book for Ships Carrying Noxious Liquid Substances in Bulk in the form set out in Appendix 2 of Annex II to the Pollution Convention.

- (2) An NLS ship shall keep on board a Cargo Record Book.

- s) qu'au moment du chargement :
- (i) la citerne en cause est exempte de vapeurs et de résidus inflammables et toxiques,
 - (ii) l'extrémité libre du manche de chargement est solidement fixée à l'intérieur de la citerne pour l'empêcher de bouger,
 - (iii) toutes les brides et les joints d'étanchéité conviennent à l'opération,
 - (iv) toutes les ouvertures de la citerne, à l'exception de celles qui servent à l'opération, sont fermées;
- t) que toutes les précautions raisonnables sont prises pour éviter le rejet dans l'eau d'une substance liquide nocive ou d'un produit chimique dangereux;
- u) que le surveillant à l'installation de chargement ou à l'installation de déchargement ou à bord de l'autre navire est compétent pour effectuer l'opération de transbordement;
- v) qu'un nombre suffisant de personnes sont en service à l'installation de chargement ou à l'installation de déchargement ou à bord de l'autre navire pendant l'opération de transbordement.

Avis

93. Le capitaine d'un navire doit s'assurer :

- a) que des avis sont affichés en permanence bien à la vue à bord du navire, lesquels indiquent les endroits où il est interdit de fumer ou d'avoir des flammes nues;
- b) qu'à l'arrivée du navire dans une zone portuaire les avis ci-après, s'il y a lieu, sont affichés près de chaque accès au navire :
 - (i) « PAS DE FLAMMES NUES / NO NAKED LIGHTS »,
 - (ii) « DÉFENSE DE FUMER / NO SMOKING »,
 - (iii) « ACCÈS INTERDIT AUX PERSONNES NON AUTORISÉES / NO UNAUTHORIZED PERSONS »;
- c) que l'avis « ATTENTION PRODUITS CHIMIQUES DANGEREUX / WARNING HAZARDOUS CHEMICALS » est affiché près de chaque accès au navire, en plus des avis visés aux alinéas a) et b), lorsque la cargaison manutentionnée présente des risques pour la santé.

Situations d'urgence

94. S'il survient une situation d'urgence durant une opération de transbordement, le capitaine du navire ou le surveillant à son bord prend toutes les mesures nécessaires pour en corriger les effets ou les réduire au minimum.

Sous-section 8

Tenue du registre

Registre de la cargaison

95. (1) Dans le présent article, « registre de la cargaison » s'entend du registre de la cargaison pour les navires pour SLN selon le modèle qui figure à l'appendice 2 de l'Annexe II de la Convention sur la pollution des mers.

- (2) Tout navire pour SLN doit conserver à bord un registre de la cargaison.

(3) The master of a ship referred to in subsection (2) shall
 (a) ensure that the operations set out in regulation 15.2 of Annex II to the Pollution Convention, the tank washing operations referred to in sections 77 and 79 and the discharges referred to in sections 84 to 87 are recorded in English or French in the Cargo Record Book without delay each time they take place;
 (b) ensure that each recorded entry in the Cargo Record Book is signed by the officer in charge of the operation; and
 (c) sign each page of the Cargo Record Book.

(4) The Cargo Record Book shall be kept on board for a period of three years after the day on which the last entry was made and, during that time, shall be made available for inspection at the request of a pollution prevention officer.

(5) The Cargo Record Book may be part of the official log book.

Reception Facility Receipts for Ships

96. (1) The master of a ship shall obtain from the owner or operator of a reception facility receiving noxious liquid substance residues or mixtures a receipt or certificate that sets out the date, time, type and amount of noxious liquid substance residues or mixtures transferred to the reception facility.

(2) The master of the ship shall keep the receipt or certificate on board for a period of one year after the day on which it was issued and, during that time, it shall be made available for inspection at the request of a pollution prevention officer.

[97 to 106 reserved]

DIVISION 3

POLLUTANT SUBSTANCES

Subdivision 1

Application

107. This Subdivision applies to a ship in Section I waters or Section II waters.

Subdivision 2

Prohibition and Exception

Prohibition

108. Subject to sections 8 and 109, no ship shall discharge and no person shall discharge or permit the discharge of a pollutant listed in Schedule 1.

Exception

109. A pollutant listed in Schedule 1 that is a noxious liquid substance may be discharged from a ship into Section II waters if

(3) Le capitaine d'un navire visé au paragraphe (2) doit s'assurer que :

a) les opérations mentionnées à la règle 15.2 de l'Annexe II de la Convention sur la pollution des mers, les opérations de lavage de citernes visées aux articles 77 et 79 et les rejets visés aux articles 84 à 87 sont consignés sans délai, en français ou en anglais, dans le registre de la cargaison, chaque fois qu'ils ont lieu;

b) chaque mention portée sur le registre de la cargaison est signée par l'officier responsable de l'opération;

c) chaque page du registre de la cargaison est signée par lui.

(4) Le registre de la cargaison doit être conservé à bord pendant une période de trois ans suivant la date de la dernière mention et, pendant cette période, être mis, aux fins d'inspection, à la disposition du fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution à sa demande.

(5) Le registre de la cargaison peut faire partie du journal de bord réglementaire.

Reçus de l'installation de réception pour les navires

96. (1) Le capitaine du navire doit obtenir du propriétaire ou de l'exploitant d'installation de réception qui reçoit des résidus ou des mélanges de substances liquides nocives un reçu ou un certificat qui indique la date, l'heure, le type et la quantité de résidus ou de mélanges de substances liquides nocives transbordés à l'installation de réception.

(2) Le capitaine du navire doit conserver le reçu ou le certificat à bord pour une période d'un an suivant la date de son émission et, pendant cette période, le met, aux fins d'inspection, à la disposition du fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution à sa demande.

[97 à 106 réservés]

SECTION 3

SUBSTANCES POLLUANTES

Sous-section 1

Application

107. La présente sous-section s'applique aux navires qui se trouvent dans les eaux de la section I ou dans les eaux de la section II.

Sous-section 2

Interdiction et exception

Interdiction

108. Sous réserve des articles 8 et 109, il est interdit à tout navire de rejeter d'un navire un polluant qui figure à l'annexe 1 et à toute personne d'en rejeter ou d'en permettre le rejet.

Exception

109. Un polluant qui figure à l'annexe 1 et qui est une substance liquide nocive peut être rejeté d'un navire qui se trouve

the discharge is made in accordance with Division 2 of these Regulations and Annex II to the Pollution Convention.

dans les eaux de la section II si le rejet est effectué conformément à la section 2 du présent règlement et à l'Annexe II de la Convention sur la pollution des mers.

[110 to 114 reserved]

[110 à 114 réservés]

DIVISION 4

SECTION 4

SEWAGE

EAUX USÉES

Subdivision 1

Sous-section 1

General

Généralités

Interpretation

Définitions

115. The following definitions apply in this Division.

115. Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente section.

“designated sewage area” means an area set out in Schedule 4. (*zone désignée pour les eaux usées*)

« citerne de retenue » Citerne utilisée uniquement pour collecter et stocker les eaux usées ou les boues d'épuration. La présente définition comprend le réservoir qui fait partie intégrante de la toilette. (*holding tank*)

“holding tank” means a tank that is used solely for the collection and storage of sewage or sewage sludge and includes a tank that is an integral part of a toilet. (*citerne de retenue*)

« eaux internes du Canada » La totalité des fleuves, rivières, lacs et autres eaux douces navigables, à l'intérieur du Canada, y compris le fleuve Saint-Laurent aussi loin vers la mer qu'une ligne droite tirée à partir de Pointe-au-Père à la Pointe Orient. (*inland waters of Canada*)

“inland waters of Canada” means all the rivers, lakes and other navigable fresh waters within Canada, and includes the St. Lawrence River as far seaward as a straight line drawn from Pointe-au-Père to Pointe Orient. (*eaux internes du Canada*)

« zone désignée pour les eaux usées » Zone qui figure à l'annexe 4. (*designated sewage area*)

Application

Application

116. (1) The following definitions apply in this section.

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

“new ship” means a ship on an international voyage

« navire existant » Navire qui effectue un voyage international et qui n'est pas un navire neuf. (*existing ship*)

(a) for which the building contract is placed or, in the absence of a building contract, the keel of which is laid, or which is at a similar stage of construction, on or after September 27, 2003; or

« navire neuf » Navire qui effectue un voyage international et dont, selon le cas :

(b) the delivery of which is after September 27, 2006. (*navire neuf*)

a) le contrat de construction est conclu ou, en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée, ou dont la construction se trouve à un stade équivalent, le 27 septembre 2003 ou après cette date;

“existing ship” means a ship on an international voyage that is not a new ship. (*navire existant*)

b) la livraison s'effectue après le 27 septembre 2006. (*new ship*)

(2) Subject to section 118, an existing ship shall comply with the requirements of this Division no later than September 27, 2008 if it

(2) Sous réserve de l'article 118, tout navire existant doit être conforme à la présente section au plus tard le 27 septembre 2008 s'il a :

(a) is of 400 tons gross tonnage or more; or

a) une jauge brute de 400 tonnes ou plus;

(b) is of less than 400 tons gross tonnage and certified to carry more than 15 persons.

b) une jauge brute de moins de 400 tonnes et autorisé à transporter plus de 15 personnes.

(3) Subject to section 118, an existing ship other than one referred to in subsection (2) shall comply with the requirements of this Division within five years after the day on which these Regulations come into force.

(3) Sous réserve de l'article 118, tout navire existant autre qu'un navire existant visé au paragraphe (2) doit être conforme à la présente section dans les cinq ans suivant la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

(4) Subject to section 118, a new ship constructed before the day on which these Regulations come into force that is less than 400 tons gross tonnage and is not certified to carry more than 15 persons shall comply with the requirements of this Division within five years after the day on which these Regulations come into force.

(4) Sous réserve de l'article 118, tout navire neuf qui est construit avant l'entrée en vigueur du présent règlement, qui a une jauge brute de moins de 400 tonnes et qui n'est pas autorisé à transporter plus de 15 personnes doit être conforme à la présente section dans les cinq ans suivant la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

117. (1) The following definitions apply in this section.
 “new ship” means a ship that is not on an international voyage
 (a) for which the building contract is placed or, in the absence of a building contract, the keel of which is laid, or which is at a similar stage of construction, on or after the day on which these Regulations come into force; or
 (b) the delivery of which is three years or more after the day on which these Regulations come into force. (*navire neuf*)
 “existing ship” means a ship that is not on an international voyage and is not a new ship. (*navire existant*)

(2) Subject to section 118, an existing ship shall comply with the requirements of this Division within five years after the day on which these Regulations come into force.

Discharge Requirements

118. A ship shall comply with the requirements
 (a) of paragraph 129(1)(a) if it is operating in the Great Lakes Basin; or
 (b) of paragraph 129(1)(b) if it is operating in a designated sewage area.

Subdivision 2

Equipment

Equipment — Marine Sanitation Devices, Holding Tanks and Facilities for Temporary Storage

119. (1) Subject to subsections (2) to (4), a ship in Section I or Section II waters that has a toilet facility shall be fitted with a marine sanitation device or a holding tank.

(2) If a ship referred to in subsection (1) that has been fitted with a marine sanitation device operates in an area where the discharge of sewage from the marine sanitation device is not authorized under section 129, the ship shall be fitted with facilities for the temporary storage of sewage.

(3) For the purpose of complying with subsection (1), a Canadian ship may not be fitted with a marine sanitation device referred to in paragraph 124(1)(d).

(4) A ship referred to in subsection (1) that is less than 15 tons gross tonnage, is certified to carry 15 persons or less and is not operating in inland waters of Canada or designated sewage areas may be fitted with facilities for the temporary storage of sewage if it is not practicable for the ship to comply with subsection (1) and the ship has measures in place to ensure that no discharge is made except in accordance with section 129.

Fitting of Toilets

120. A toilet fitted on a ship shall be secured in a manner that ensures its safe operation in any environmental conditions liable to be encountered.

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

« navire existant » Navire qui n’effectue pas un voyage international et qui n’est pas un navire neuf. (*existing ship*)

« navire neuf » Navire qui n’effectue pas un voyage international et dont, selon le cas :

- a) le contrat de construction est conclu ou, en l’absence d’un contrat de construction, dont la quille est posée, ou dont la construction se trouve à un stade équivalent, à la date d’entrée en vigueur du présent règlement ou après cette date;
- b) la livraison s’effectue trois ans ou plus suivant la date d’entrée en vigueur du présent règlement ou après cette date. (*new ship*)

(2) Sous réserve de l’article 118, tout navire existant doit être conforme à la présente section dans les cinq ans suivant la date d’entrée en vigueur du présent règlement.

Exigences sur les rejets

118. Tout navire doit être conforme :
 a) à l’alinéa 129(1)a) s’il se trouve dans le bassin des Grands Lacs;
 b) à l’alinéa 129(1)b) s’il se trouve dans une zone désignée pour les eaux usées.

Sous-section 2

Équipement

Équipement — Appareils d’épuration marine, citernes de retenue et dispositifs pour le stockage provisoire

119. (1) Sous réserve des paragraphes (2) à (4), tout navire qui se trouve dans les eaux de la section I ou les eaux de la section II et qui est doté d’une toilette doit être muni d’un appareil d’épuration marine ou d’une citerne de retenue.

(2) Tout navire visé au paragraphe (1) qui est muni d’un appareil d’épuration marine et qui se trouve dans une zone où le rejet des eaux usées à partir de l’appareil est interdit par l’article 129 doit être muni d’un dispositif pour le stockage provisoire des eaux usées.

(3) Pour l’application du paragraphe (1), un navire canadien peut ne pas être muni d’un appareil d’épuration marine visé à l’alinéa 124(1)d).

(4) Un navire visé au paragraphe (1) d’une jauge brute de moins de 15 tonnes, est autorisé à transporter 15 personnes ou moins et ne se trouve ni dans les eaux internes du Canada ni dans les zones désignées pour les eaux usées peut être muni d’un dispositif pour le stockage provisoire des eaux usées s’il ne peut se conformer au paragraphe (1) et s’il a mis en place des mesures pour s’assurer que tout rejet s’effectue en conformité avec l’article 129.

Installation de toilettes

120. Les toilettes dont sont dotés les navires doivent être attachées de manière à assurer un fonctionnement sécuritaire dans toutes les conditions environnementales susceptibles de survenir.

Holding Tanks

121. A holding tank shall

- (a) be constructed in a manner such that it does not compromise the integrity of the hull;
- (b) be constructed of structurally sound material that prevents the tank contents from leaking;
- (c) be constructed such that the potable water system or other systems cannot become contaminated;
- (d) be resistant to corrosion by sewage;
- (e) have an adequate volume for the ship's human-rated capacity on a normal voyage;
- (f) be provided with a discharge connection and piping system for the removal of the tank contents at a sewage reception facility;
- (g) be designed so that the level of sewage in the tank may be determined without the tank being opened and without contacting or removing any of the tank contents or be equipped with a device that allows the determination to be made;
- (h) in the case of ships that operate solely on the Great Lakes, other than a pleasure craft, be equipped with an alarm that indicates when the tank is 75% full by volume; and
- (i) be equipped with ventilation device that
 - (i) has its outlet located on the exterior of the ship and in a safe location away from ignition sources and areas usually occupied by people,
 - (ii) prevents the build-up within the tank of pressure that could cause damage to the tank,
 - (iii) is designed to minimize clogging by either the contents of the tank or climatic conditions such as snow or ice,
 - (iv) is constructed of material that cannot be corroded by sewage, and
 - (v) has a flame screen of non-corrosive material fitted to the vent outlet.

Standard Discharge Connections

122. A ship shall be fitted with a standard discharge connection that meets the requirements of regulation 10 of Annex IV to the Pollution Convention.

Transfer Conduits

- 123.** (1) A transfer conduit shall be used, maintained and secured in a manner that ensures its safe operation.
- (2) If any conduit or connection leaks during a transfer operation, the operation shall, as soon as practicable, be slowed down or stopped to relieve the pressure from the conduit or connection.

Marine Sanitation Devices

- 124.** (1) Subject to subsection (2), a marine sanitation device shall meet the requirements of
- (a) a sewage treatment plant referred to in Annex IV to the Pollution Convention;
 - (b) paragraph 129(1)(b);

Citernes de retenue

121. Toute citerne de retenue doit être conforme aux exigences suivantes :

- a) elle est fabriquée de manière à ne pas compromettre l'intégrité de la coque;
- b) elle est fabriquée d'un matériau d'une structure solide qui prévient les fuites;
- c) elle est fabriquée de telle sorte que le système d'eau potable ou les autres systèmes ne puissent être contaminés;
- d) elle est résistante à la corrosion par les eaux usées;
- e) elle est d'une capacité suffisante pour le navire en fonction du nombre d'occupants prévu pour un voyage régulier;
- f) elle est dotée d'un raccord de jonction des tuyautages de rejet et d'un système de tuyautage pour enlever le contenu de la citerne à une installation de réception des eaux usées;
- g) elle est conçue de manière que le niveau des eaux usées dans la citerne puisse être déterminé sans que celle-ci ne soit ouverte, ni que son contenu ne soit touché ou enlevé ou munie d'un appareil qui permet d'effectuer la détermination;
- h) elle est munie d'un mécanisme d'avertissement qui indique lorsque la citerne est remplie à 75 pour cent du volume, s'il s'agit d'un navire autre qu'une embarcation de plaisance qui navigue uniquement dans les Grands Lacs;
- i) elle est munie d'un dispositif de ventilation qui répond aux conditions suivantes :
 - (i) sa bouche de sortie est située à l'extérieur du navire, dans un endroit sécuritaire à l'écart des sources d'ignition et des aires qui sont généralement occupées par des personnes,
 - (ii) il empêche, à l'intérieur de la citerne, toute surpression qui pourrait l'endommager,
 - (iii) il est conçu pour réduire l'encrassement par le contenu de la citerne ou en raison des conditions climatiques comme la neige ou la glace,
 - (iv) il est fabriqué d'un matériau qui résiste à la corrosion par les eaux usées,
 - (v) il a une bouche de ventilation munie d'un pare-flammes d'un matériau résistant à la corrosion.

Raccords normalisés de jonction des tuyautages de rejet

122. Tout navire doit être muni d'un raccord normalisé de jonction des tuyautages de rejet conforme à la règle 10 de l'Annexe IV de la Convention sur la pollution des mers.

Tuyaux de transbordement

- 123.** (1) Tout tuyau de transbordement doit être utilisé, entretenu et attaché de manière à en assurer son utilisation en toute sécurité.
- (2) Si un tuyau ou un raccord fuit durant une opération de transbordement, celle-ci doit être ralentie ou arrêtée dès que possible pour couper la pression du tuyau ou du raccord.

Appareils d'épuration marine

- 124.** (1) Sous réserve du paragraphe (2), tout appareil d'épuration marine doit être conforme aux exigences :
- a) soit de l'Annexe IV de la Convention sur la pollution des mers concernant une installation pour le traitement des eaux usées;
 - b) soit de l'alinéa 129(1)(b);

- (c) a Type II marine sanitation device referred to in section 159.3 of the *Code of Federal Regulations* of the United States, Title 33, Part 159, Subpart A; or
 (d) a sewage comminuting and disinfectant system referred to in regulation 9(1.2) of Annex IV to the Pollution Convention.

(2) A marine sanitation device that was approved as an approved device under the *Great Lakes Sewage Pollution Prevention Regulations* and continues to meet the requirements of those regulations as they read on the coming into force of these Regulations may continue to be used as a marine sanitation device.

Subdivision 3

*International Sewage Pollution
Prevention Certificates*

Inspection

125. (1) A steamship inspector or an approved classification society may, at the request of the owner or master of a Canadian ship, issue to that ship an International Sewage Pollution Prevention Certificate, provided the ship complies with the applicable provisions of Annex IV to the Pollution Convention.

(2) Where an approved classification society issues a certificate referred to in subsection (1) to a Canadian ship, the approved classification society shall forward a certified copy of the certificate to the Board.

Documents Kept on Board

126. (1) A ship of 400 tons gross tonnage or more or a ship that is certified to carry more than 15 persons shall keep on board an English or French version of one of the following documents:

- (a) an International Sewage Pollution Prevention Certificate, if the ship is
- (i) a Canadian ship that engages on voyages that do not take place exclusively in waters under Canadian jurisdiction, or
 - (ii) a ship, that is not a Canadian ship, that is registered in a state that is a signatory to Annex IV to the Pollution Convention and that is in waters under Canadian jurisdiction; or
- (b) a certificate of compliance certifying that the ship complies with the applicable provisions of Annex IV to the Pollution Convention, if the ship is registered in a state that is not a signatory to Annex IV of the Pollution Convention and is in waters under Canadian jurisdiction.

(2) A ship that is fitted with a marine sanitation device referred to in subsection 124(1) shall keep on board one of the following certificates of type approval:

- (a) in the case of a marine sanitation device referred to in paragraph 124(1)(a), a certificate certifying that the device meets the effluent, construction and testing standards of regulation 9(1.1) of Annex IV to the Pollution Convention;
- (b) in the case of a marine sanitation device referred to in paragraph 124(1)(b), a certificate certifying that the device is substantially similar to that referred to in paragraph (a), except that

- c) soit de l'article 159.3, « Type II marine sanitation device », qui figure à la partie 159, de la sous-partie A, titre 33 du *Code of Federal Regulations* des États-Unis;
- d) soit du paragraphe 1.2) de la règle 9 de l'Annexe IV de la Convention sur la pollution des mers concernant un dispositif de broyage et de désinfection des eaux usées.

(2) Tout appareil d'épuration marine qui a été approuvé comme appareil approuvé en vertu du *Règlement sur la prévention de la pollution des Grands Lacs par les eaux d'égout* et qui demeure conforme à ce règlement dans sa version à l'entrée en vigueur du présent règlement peut continuer à être utilisé en tant que tel.

Sous-section 3

*Certificats internationaux de prévention de la pollution
par les eaux usées*

Inspection

125. (1) Un inspecteur de navires à vapeur ou une société de classification agréée peut, à la demande du propriétaire ou du capitaine d'un navire canadien, délivrer au navire un certificat international de prévention de la pollution par les eaux usées, s'il est conforme aux dispositions applicables de l'Annexe IV de la Convention sur la pollution des mers.

(2) La société de classification agréée qui délivre le certificat visé au paragraphe (1) à un navire canadien doit en faire parvenir une copie certifiée conforme au Bureau.

Documents à conserver à bord

126. (1) Tout navire d'une jauge brute de 400 tonneaux ou plus ou tout navire autorisé à transporter plus de 15 personnes doit conserver à bord, dans sa version française ou anglaise, l'un des documents suivants :

- a) un certificat international de prévention de la pollution par les eaux usées, s'il s'agit d'un navire qui est :
- (i) soit un navire canadien qui effectue des voyages qui ne se déroulent pas exclusivement dans les eaux de compétence canadienne,
 - (ii) soit un navire qui n'est pas un navire canadien, qui est immatriculé dans un État signataire de l'Annexe IV de la Convention sur la pollution des mers et se trouve dans les eaux de compétence canadienne;
- b) un certificat de conformité qui atteste qu'il est conforme aux dispositions applicables de l'Annexe IV de la Convention sur la pollution des mers, s'il est immatriculé dans un État qui n'est pas signataire de celle-ci et s'il se trouve dans les eaux de compétence canadienne.

(2) Tout navire doté d'un appareil d'épuration marine visé au paragraphe 124(1) doit conserver à bord l'un des certificats ci-après visant l'approbation par type :

- a) un certificat qui atteste qu'il est conforme aux normes sur les effluents, la construction et les essais qui figurent au paragraphe 1.1) de la règle 9 de l'Annexe IV de la Convention sur la pollution des mers, s'il s'agit d'un appareil visé à l'alinéa 124(1)a);
- b) un certificat qui atteste qu'il est pratiquement similaire à celui visé à l'alinéa a) sauf s'il est conforme aux normes sur les

the device shall meet the effluent standard set out in paragraph 129(1)(b);

(c) in the case of a marine sanitation device referred to in paragraph 124(1)(c), a certificate certifying that the device meets the effluent, construction and testing standards as provided for in section 159.3 of the *Code of Federal Regulations* of the United States, Title 33, Part 159, Subpart A;

(d) in the case of a marine sanitation device referred to in paragraph 124(1)(d), a certificate certifying that the device has been approved in accordance with regulation 9(1.2) of Annex IV to the Pollution Convention; or

(e) in the case of a marine sanitation device referred to in subsection 124(2), a certificate bearing the approval number and certifying that the marine sanitation device was approved as an approved device under the *Great Lakes Sewage Pollution Prevention Regulations*.

Subdivision 4

Sewage Discharges

Application

127. This Subdivision applies to

- (a) a ship in Section I waters or Section II waters; and
- (b) a Canadian ship in waters seaward of the outermost limits of Section II waters.

Prohibition

128. Subject to sections 8 and 129, no ship shall discharge and no person shall discharge or permit the discharge of sewage or sewage sludge.

Authorized Discharge — Sewage

129. (1) The discharge of sewage from a ship is authorized if

(a) in the case of a ship in an area other than a designated sewage area, the discharge is passed through a marine sanitation device and the effluent has a fecal coliform count that is equal to or less than 250/100 mL;

(b) in the case of a ship in a designated sewage area, the discharge is passed through a marine sanitation device and the effluent has a fecal coliform count that is equal to or less than 14/100 mL;

(c) in the case of a ship in Section I or Section II waters, but not in inland waters of Canada or a designated sewage area, that is of 400 tons gross tonnage or more or that is certified to carry more than 15 persons,

(i) the discharge is made at a distance of at least 12 nautical miles from shore,

(ii) the discharge is made from a holding tank or from facilities for the temporary storage of sewage and

(A) the discharge is made at a distance of at least 12 nautical miles from shore,

(B) the ship is en route at a speed of at least 4 knots, and

(C) the sewage is discharged at a moderate rate, or

(iii) the sewage is comminuted and disinfected using a marine sanitation device and the discharge is made at a distance of at least 3 nautical miles from shore;

effluents qui figurent à l'alinéa 129(1)(b), s'il s'agit d'un appareil visé à l'alinéa 124(1)(b);

c) un certificat qui atteste qu'il est conforme aux normes sur les effluents, la construction et les essais qui figurent à l'article 159.3 de la partie 159, de la sous-partie A, titre 33 du *Code of Federal Regulations* des États-Unis, s'il s'agit d'un appareil visé à l'alinéa 124(1)(c);

d) un certificat qui atteste qu'il a été approuvé conformément au paragraphe 1.2) de la règle 9 de l'Annexe IV de la Convention sur la pollution des mers, s'il s'agit d'un appareil visé au paragraphe 124(1)(d);

e) un certificat qui porte le numéro d'approbation et qui atteste qu'il a été approuvé comme appareil approuvé en vertu du *Règlement sur la prévention de la pollution des Grands Lacs par les eaux d'égout*, s'il s'agit d'un appareil visé au paragraphe 124(2).

Sous-section 4

Rejet d'eaux usées

Application

127. La présente sous-section s'applique :

a) aux navires qui se trouvent dans les eaux de la section I ou dans les eaux de la section II;

b) aux navires canadiens qui se trouvent dans les eaux situées au-delà des limites extérieures des eaux de la section II.

Interdiction

128. Sous réserve des articles 8 et 129, il est interdit à tout navire de rejeter des eaux usées ou des boues d'épuration d'un navire et à toute personne d'en rejeter ou d'en permettre le rejet.

Rejets autorisés — Eaux usées

129. (1) Le rejet des eaux usées d'un navire est autorisé si l'une des conditions suivantes est respectée :

a) il s'effectue à l'aide d'un appareil d'épuration marine et l'effluent comporte un compte de coliformes fécaux égal ou inférieur à 250/100 mL, s'il s'agit d'un navire qui se trouve dans une zone autre qu'une zone désignée pour les eaux usées;

b) il s'effectue à l'aide d'un appareil d'épuration marine et l'effluent comporte un compte de coliformes fécaux égal ou inférieur à 14/100 mL, s'il s'agit d'un navire qui se trouve dans une zone désignée pour les eaux usées;

c) s'il s'agit d'un navire qui a une jauge brute de 400 tonneaux ou plus ou est autorisé à transporter plus de 15 personnes et qui se trouve dans les eaux de la section I ou les eaux de la section II, mais qui ne sont pas des eaux internes du Canada ou une zone désignée pour les eaux usées :

(i) il s'effectue à une distance d'au moins 12 milles marins de la rive,

(ii) il s'effectue d'une citerne de retenue et les conditions suivantes sont respectées :

(A) le rejet s'effectue à une distance d'au moins 12 milles marins de la rive,

(B) le navire fait route à une vitesse d'au moins 4 nœuds,

(C) le rejet s'effectue à un taux modéré,

(d) in the case of a Canadian ship in waters seaward of the outermost limits of Section II waters that is of 400 tons gross tonnage or more or that is certified to carry more than 15 persons,

(i) the discharge is made at a distance of at least 12 nautical miles from the nearest land,

(ii) the discharge is made from a holding tank or from facilities for the temporary storage of sewage and

(A) the discharge is made at a distance of at least 12 nautical miles from the nearest land,

(B) the ship is en route at a speed of at least 4 knots, and

(C) the sewage is discharged at a moderate rate, or

(iii) the sewage is comminuted and disinfected using a marine sanitation device and the discharge is made at a distance of at least 3 nautical miles from the nearest land; or

(e) in the case of a ship in Section I or Section II waters, but not in inland waters of Canada or a designated sewage area, that is less than 400 tons gross tonnage and is not certified to carry more than 15 persons,

(i) the sewage is comminuted and disinfected using a marine sanitation device and the discharge is made at a distance of at least 1 nautical mile from shore,

(ii) the discharge is made at a distance of at least 3 nautical miles from shore while the ship is en route at the fastest practicable speed, or

(iii) if it is not practicable to comply with subparagraph (ii) because the ship is located in waters that are less than 6 nautical miles from shore, the discharge is made while the ship is en route at a speed of at least 4 knots or, if it is not practicable at that speed, at the fastest practicable speed

(A) into the deepest waters that are located the farthest from shore during an ebb tide, or

(B) into the deepest and fastest moving waters that are located the farthest from shore.

(2) The discharge of sewage authorized in accordance with paragraphs (1)(a) and (b) and subparagraphs (1)(c)(iii), (d)(iii) and (e)(i) shall not

(a) cause a film or sheen to develop on or cause a discoloration of the water or its adjoining shorelines;

(b) cause sewage sludge or an emulsion to be deposited beneath the surface of the water or upon its adjoining shorelines; and

(c) be such that the sewage contains any visible solids.

(3) The discharge of sewage authorized in accordance with subparagraphs (1)(c)(i) and (ii), (d)(i) and (ii) and (e)(ii) and (iii) shall not cause visible solids to be deposited upon the shoreline.

(4) In the case of a ship referred to in subparagraph 1(e)(iii), the discharge is not authorized if a reception facility is available to receive the sewage.

(iii) les eaux usées sont broyées et désinfectées à l'aide d'un appareil d'épuration marine et il s'effectue à une distance d'au moins 3 milles marins de la rive;

d) s'il s'agit d'un navire canadien qui a une jauge brute de 400 tonnes ou plus ou est autorisé à transporter plus de 15 personnes et qui se trouve dans les eaux situées au-delà des limites extérieures des eaux de la section II :

(i) il s'effectue à une distance d'au moins 12 milles marins à partir de la terre la plus proche,

(ii) il s'effectue d'une citerne de retenue ou d'un dispositif pour le stockage provisoire des eaux usées et les conditions suivantes sont respectées :

(A) le rejet s'effectue à une distance d'au moins 12 milles marins à partir de la terre la plus proche,

(B) le navire fait route à une vitesse d'au moins 4 nœuds,

(C) le rejet des eaux usées s'effectue à un taux modéré,

(iii) les eaux usées sont broyées et désinfectées à l'aide d'un appareil d'épuration marine et il s'effectue à une distance d'au moins 3 milles marins à partir de la terre la plus proche;

e) s'il s'agit d'un navire qui a une jauge brute de moins de 400 tonnes et n'est pas autorisé à transporter plus de 15 personnes et qui se trouve dans les eaux de la section I ou les eaux de la section II, à l'exception des eaux internes du Canada ou d'une zone désignée pour les eaux usées :

(i) les eaux usées sont broyées et désinfectées à l'aide d'un appareil d'épuration marine et il s'effectue à une distance d'au moins 1 mille marin de la rive,

(ii) il s'effectue à une distance d'au moins 3 milles marins de la rive pendant que le navire fait route à la vitesse la plus rapide possible,

(iii) il s'effectue pendant que le navire fait route à une vitesse d'au moins 4 nœuds ou, s'il ne peut se conformer à cette vitesse, à la vitesse la plus rapide possible, si le navire ne peut se conformer au sous-alinéa (ii) parce qu'il se trouve dans les eaux qui sont à moins de 6 milles marins d'une rive à l'autre dans l'un des cas suivants :

(A) dans les eaux les plus profondes qui se trouvent le plus loin de la rive pendant la marée descendante,

(B) dans les eaux les plus profondes où les courants sont les plus rapides, lesquelles se trouvent le plus loin de la rive.

(2) Le rejet des eaux usées qui est autorisé conformément aux alinéas (1)a) et b) et aux sous-alinéas (1)c)(iii), d)(iii) et e)(i) ne peut :

a) entraîner la formation d'une pellicule ou d'un lustre sur l'eau ou entraîner une décoloration de l'eau ou de ses rives attenantes;

b) entraîner le dépôt de boues d'épuration ou des émulsions sous la surface de l'eau ou sur ses rives attenantes;

c) être tel que les eaux usées contiennent des solides visibles.

(3) Le rejet des eaux usées qui est autorisé conformément aux sous-alinéas (1)c)(i) et (ii), d)(i) et (ii) et e)(ii) et (iii) ne doit pas entraîner le dépôt de solides visibles sur la rive.

(4) Le rejet est interdit si une installation de réception est disponible pour recevoir les eaux usées, s'il s'agit d'un navire visé au sous-alinéa (1)e)(iii).

Subdivision 5

Sous-section 5

Operational Testing

Essais de fonctionnement

130. The Board may require testing of effluent from a marine sanitation device to ensure that the effluent meets the following standards, as determined by Standard Methods:

130. Le Bureau peut exiger que l'effluent des appareils d'épuration marine soit analysé pour s'assurer que l'effluent est conforme, selon les Standard Methods, aux normes suivantes :

- (a) in the case of a ship in an area other than a designated sewage area, the fecal coliform count of the samples of effluent is equal to or less than 250/100 mL;
- (b) in the case of a ship in a designated sewage area, the fecal coliform count of the samples of effluent is equal to or less than 14/100 mL;
- (c) the total suspended solids content of the samples of effluent is equal to or less than 50 mg/L;
- (d) the 5-day biochemical oxygen demand of the samples of effluent is equal to or less than 50 mg/L; and
- (e) in the case of chlorine used as a disinfectant, the total residual chlorine content of the samples of effluent is equal to or less than 0.5 mg/L.

- a) le compte de coliformes fécaux des échantillons d'effluent est égal ou inférieur à 250/100 mL, s'il s'agit d'un navire qui se trouve dans une zone autre qu'une zone désignée pour les eaux usées;
- b) le compte de coliformes fécaux des échantillons d'effluent est égal ou inférieur à 14/100 mL, s'il s'agit d'un navire qui se trouve dans une zone désignée pour les eaux usées;
- c) le total des solides en suspension des échantillons d'effluent est égal ou inférieur à 50 mg/L;
- d) la demande biochimique en oxygène pour 5 jours des échantillons d'effluent est égale ou inférieure à 50 mg/L;
- e) s'il s'agit de chlore utilisé comme désinfectant, le chlore résiduel total des échantillons d'effluent est égal ou inférieur à 0,5 mg/L.

[131 to 136 reserved]

[131 à 136 réservés]

DIVISION 5

SECTION 5

GARBAGE

ORDURES

Subdivision 1

Sous-section 1

General

Généralités

Interpretation

Définitions

137. The following definitions apply in this Division.

137. Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente section.

“plastics” means products that contain plastics including

« matières plastiques » Les produits qui contiennent des matières plastiques, y compris :

- (a) synthetic ropes, synthetic fishing nets and plastic garbage bags; and
- (b) incinerator ash from plastics that may contain toxic or heavy metal residues. (*matières plastiques*)

- a) les cordages en fibre synthétique, les filets de pêche en fibre synthétique et les sacs à ordures en plastique;
- b) les cendres d'incinération provenant de matières plastiques qui peuvent contenir des résidus toxiques ou des résidus de métaux lourds. (*plastics*)

“Six Fathom Scarp Mid-Lake Special Protection Area” means the area enclosed by rhumb lines connecting the following coordinates, beginning at the northernmost point and proceeding clockwise:

« zone de protection spéciale du milieu du lac Six Fathom Scarp » La zone délimitée par les loxodromies qui relient les coordonnées ci-après, à partir du point le plus au nord et dans le sens des aiguilles d'une montre :

- (a) 44°55'N, 82°33'W;
- (b) 44°47'N, 82°18'W;
- (c) 44°39'N, 82°13'W;
- (d) 44°27'N, 82°13'W;
- (e) 44°27'N, 82°20'W;
- (f) 44°17'N, 82°25'W;
- (g) 44°17'N, 82°30'W;
- (h) 44°28'N, 82°40'W;
- (i) 44°51'N, 82°44'W;
- (j) 44°53'N, 82°44'W;
- (k) 44°54'N, 82°40'W. (*zone de protection spéciale du milieu du lac Six Fathom Scarp*)

- (a) 44°55'N., 82°33'O.;
- (b) 44°47'N., 82°18'O.;
- (c) 44°39'N., 82°13'O.;
- (d) 44°27'N., 82°13'O.;
- (e) 44°27'N., 82°20'O.;
- (f) 44°17'N., 82°25'O.;
- (g) 44°17'N., 82°30'O.;
- (h) 44°28'N., 82°40'O.;
- (i) 44°51'N., 82°44'O.;
- (j) 44°53'N., 82°44'O.;
- (k) 44°54'N., 82°40'O.. (*Six Fathom Scarp Mid-Lake Special Protection Area*)

“Lake Superior Special Protection Areas” means the following areas:

« zones de protection spéciale du lac Supérieur » Les zones suivantes :

- (a) Caribou Island; and

(b) the area enclosed by rhumb lines connecting the following coordinates, beginning at the northernmost point and proceeding clockwise:

- (i) 47°30.0'N, 85°50.0'W,
- (ii) 47°24.2'N, 85°38.5'W,
- (iii) 47°04.0'N, 85°49.0'W,
- (iv) 47°05.7'N, 85°59.0'W,
- (v) 47°18.1'N, 86°05.0'W. (*zones de protection spéciale du lac Supérieur*)

Application

138. This Division applies to

- (a) a ship in Section I waters or Section II waters; and
- (b) a Canadian ship in waters seaward of the outermost limits of Section II waters, except a Canadian ship that is in a special area referred to in section 9.

Prohibition

139. Subject to sections 8, 9 and 140 to 142, no ship shall discharge and no person shall discharge or permit the discharge of garbage from a ship.

Subdivision 2

Discharge of Garbage

Authorized Discharge — Garbage

140. Subject to sections 9 and 141, ships in Section II waters and Canadian ships in waters seaward of the outermost limits of Section II waters are authorized to discharge garbage if

- (a) in the case of dunnage, lining material or packing material that does not contain plastics and is capable of floating, the discharge is made as far as practicable from the nearest land but under no circumstances shall the distance of the ship from the nearest land be less than 25 nautical miles at the time of discharge;
- (b) subject to paragraph (c), in the case of garbage other than plastics and garbage that is referred to in paragraph (a) the discharge is made as far as practicable from the nearest land but under no circumstances shall the distance of the ship from the nearest land be less than 12 nautical miles at the time of discharge; and
- (c) in the case of garbage that is referred to in paragraph (b) that has been passed through a comminuter or grinder such that the comminuted or ground garbage is capable of passing through a screen with openings no greater than 25 mm, the discharge is made as far as practicable from the nearest land but under no circumstances shall the distance of the ship from the nearest land be less than 3 nautical miles at the time of discharge.

a) l'île Caribou;

b) la zone délimitée par les loxodromies qui relient les coordonnées ci-après, à partir du point le plus au nord et dans le sens des aiguilles d'une montre :

- (i) 47°30.0'N., 85°50.0'O.,
- (ii) 47°24.2'N., 85°38.5'O.,
- (iii) 47°04.0'N., 85°49.0'O.,
- (iv) 47°05.7'N., 85°59.0'O.,
- (v) 47°18.1'N., 86°05.0'O.. (*Lake Superior Special Protection Areas*)

Application

138. La présente section s'applique :

- a) aux navires qui se trouvent dans les eaux de la section I ou dans les eaux de la section II;
- b) aux navires canadiens qui se trouvent dans les eaux situées au-delà des limites extérieures des eaux de la section II, sauf les navires canadiens qui se trouvent dans une zone spéciale visée à l'article 9.

Interdiction

139. Sous réserve des articles 8, 9 et 140 à 142, il est interdit à tout navire de rejeter des ordures d'un navire et à toute personne d'en rejeter ou d'en permettre le rejet.

Sous-section 2

Rejet des ordures

Rejets autorisés — Ordures

140. Sous réserve des articles 9 et 141, les navires qui se trouvent dans les eaux de la section II et les navires canadiens qui se trouvent dans les eaux situées au-delà des limites extérieures des eaux de la section II sont autorisés à rejeter les ordures suivantes si :

- a) dans le cas du fardage ou de matériaux de revêtement ou d'emballage qui ne contiennent pas de matières plastiques et qui peuvent flotter, le rejet s'effectue aussi loin que possible à partir de la terre la plus proche, mais, en aucun cas, la distance du navire à partir de la terre la plus proche ne peut être inférieure à 25 milles marins au moment du rejet;
- b) sous réserve de l'alinéa c), dans le cas d'ordures autres que les objets en matières plastiques et les ordures visées à l'alinéa a), le rejet s'effectue aussi loin que possible à partir de la terre la plus proche, mais, en aucun cas, la distance du navire à partir de la terre la plus proche ne peut être inférieure à 12 milles marins au moment du rejet;
- c) dans le cas d'ordures visées à l'alinéa b) qui, après leur passage dans un broyeur ou un concasseur, peuvent passer à travers un tamis dont les ouvertures sont d'au plus 25 mm, le rejet s'effectue aussi loin que possible à partir de la terre la plus proche mais, en aucun cas, la distance du navire à partir de la terre la plus proche ne peut être inférieure à 3 milles marins au moment du rejet.

Special Requirements

141. (1) Subject to subsection (2), the discharge of garbage is prohibited from a ship that is alongside or within 500 m of a fixed or floating platform located more than 12 nautical miles from the nearest land and engaged in the exploration, exploitation and associated offshore processing of seabed mineral resources.

(2) A ship that is alongside or within 500 m of a fixed or floating platform located more than 12 nautical miles from the nearest land and engages in the exploration, exploitation and associated offshore processing of seabed mineral resources is authorized to discharge food wastes only if the food wastes have been passed through a comminuter or grinder such that the comminuted or ground food wastes are capable of passing through a screen with openings no greater than 25 mm.

Authorized Discharge

142. (1) A ship in Section I waters is authorized to discharge cargo residues in small quantities other than a cargo residue that is a pollutant referred to in paragraphs 4(a) to (c) if

(a) for a ship in Lake Ontario or in the area of Lake Erie east of a line that runs due south from Point Pelee,

(i) the cargo residues are discharged from the ship at a distance of more than 12 nautical miles from shore, or

(ii) in the case of iron ore cargo residues, the cargo residues are discharged from the ship at a distance of more than 5.2 nautical miles from shore;

(b) for a ship that is in the area of Lake Erie west of a line running due south from Point Pelee and that immediately loads new cargo into the ship from a Lake Erie port after unloading iron ore, coal or salt at that port, the cargo residues of iron ore, coal or salt are discharged from the ship into the dredged navigation channels running between Toledo Harbor Light and Detroit River Light;

(c) for a ship in Lake Huron, other than a ship in the Six Fathom Scarp Mid-Lake Special Protection Area,

(i) the cargo residues are discharged from the ship at a distance of more than 12 nautical miles from shore,

(ii) in the case of iron ore, coal or salt cargo residues on a ship upbound along the Michigan thumb between 5.04 nautical miles northeast of entrance buoys 11 and 12 and the track line turn abeam of Harbor Beach, the cargo residues are discharged from the ship at a distance of more than 2.6 nautical miles from shore, and

(iii) in the case of iron ore cargo residues, the cargo residues are discharged from the ship at a distance of more than 5.2 nautical miles from shore;

(d) for a ship in Lake Superior, other than the Lake Superior Special Protection Areas,

(i) the cargo residues are discharged from the ship at a distance of more than 12 nautical miles from shore, and

(ii) in the case of iron ore cargo residues, the cargo residues are discharged from the ship at a distance of more than 5.2 nautical miles from shore;

(e) for a ship in waters referred to in paragraphs (a) to (d) and their connecting and tributary waters, the cargo residues are limestone or other clean stone;

Exigences particulières — Navires près des plates-formes

141. (1) Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit de rejeter des ordures d'un navire qui se trouve le long, ou dans un rayon de moins de 500 m, d'une plate-forme fixe ou flottante située à plus de 12 milles marins à partir de la terre la plus proche et qui effectue l'exploration, l'exploitation et le traitement au large des ressources minérales du fond des mers.

(2) Tout navire qui se trouve le long, ou dans un rayon de moins de 500 m, d'une plate-forme fixe ou flottante située à plus de 12 milles marins à partir de la terre la plus proche et qui effectue l'exploration, l'exploitation et le traitement au large des ressources minérales du fond des mers n'est autorisé à rejeter des déchets alimentaires que si ceux-ci ont été passés dans un concasseur ou dans un broyeur de façon que les déchets alimentaires concassés ou broyés puissent passer à travers d'un tamis dont les ouvertures sont d'au plus 25 mm.

Rejets autorisés — Résidus de cargaison

142. (1) Tout navire qui se trouve dans les eaux de la section I est autorisé à rejeter, en petites quantités, des résidus de cargaison autres que ceux qui sont des polluants visés aux alinéas 4(a) à (c) si :

a) dans le cas où il se trouve dans le lac Ontario ou la zone du lac Érié à l'est d'une ligne tracée droit plein sud à partir de la pointe Pelée, le rejet des résidus de cargaison s'effectue :

(i) soit à une distance de plus de 12 milles marins de la rive,

(ii) soit à une distance de plus de 5,2 milles marins de la rive, s'il s'agit de résidus de cargaison de minerai de fer;

b) dans le cas où il se trouve dans la zone du lac Érié à l'ouest d'une ligne tracée droit plein sud à partir de la pointe Pelée et charge immédiatement une nouvelle cargaison dans un port du lac Érié après avoir déchargé du minerai de fer, du charbon ou du sel à ce port, les résidus de cargaison de minerai de fer, de charbon ou de sel sont rejetés du navire dans les canaux de navigation dragués entre le phare du havre de Toledo et celui de la rivière Detroit;

c) dans le cas où il se trouve dans le lac Huron, sauf dans la zone de protection spéciale du milieu du lac Six Fathom Scarp, le rejet s'effectue selon les conditions suivantes :

(i) les résidus de cargaison sont rejetés à une distance de plus de 12 milles marins de la rive,

(ii) les résidus de cargaison sont rejetés à une distance de plus de 2,6 milles marins de la rive, s'il s'agit de résidus de cargaison de minerai de fer, de charbon ou de sel et que le navire remonte le long de la partie de terre en forme de pouce du Michigan entre 5,04 milles marins au nord-est des bouées d'entrée 11 et 12 et le tournant de la trajectoire par le travers à Harbor Beach,

(iii) les résidus de cargaison sont rejetés à une distance de plus de 5,2 milles marins de la rive, s'il s'agit de résidus de cargaison de minerai de fer;

d) dans le cas où il se trouve dans le lac Supérieur, sauf dans les zones de protection spéciale du lac Supérieur :

(i) les résidus de cargaison sont rejetés à une distance de plus de 12 milles marins de la rive,

(ii) les résidus de cargaison sont rejetés à une distance de plus de 5,2 milles marins de la rive, s'il s'agit de résidus de cargaison de minerai de fer;

(f) for a ship in the St. Lawrence River west of Les Escoumins, the cargo residues are not cargo sweepings and the ship is en route;

(g) for a ship in the inland waters of Canada in the St. Lawrence River east of Les Escoumins, the ship is en route and the cargo residues are discharged from it at a distance of more than 6 nautical miles from shore; and

(h) for a ship in the St. Lawrence River or Gulf of St. Lawrence that is not in the inland waters of Canada, the ship is en route and the cargo residues are discharged from it at a distance of more than 12 nautical miles from shore.

(2) For the purposes of paragraphs (1)(f) to (h), the authorized discharge of cargo residues is restricted to alumina, bauxite, bentonite, cement, chrome ore, clay, dolomite, ferromanganese, gypsum, ilmenite, iron ore, iron ore concentrate, lead ore concentrate, limestone, manganese ore, manganese concentrate, nepheline syenite, perlite, quartz, salt, sand, talc, urea, vermiculite and zinc ore concentrate.

(3) For the purposes of this section, the master of the ship shall ensure that no discharge of cargo residues is made if, through visual observation, a marine mammal is within 0.5 nautical miles of the ship.

Subdivision 3

Placards and Garbage Management Plans

143. (1) A ship of 12 m or more in length shall display placards that notify the crew and passengers of the garbage discharge requirements of sections 6, 9 and 139 to 142, as applicable.

(2) The placards shall

(a) in the case of a Canadian ship, be written in English or French or in both, according to the needs of the crew and passengers; and

(b) in the case of a ship that is not a Canadian ship, be written in the working language of the crew and in English, French or Spanish.

(3) A ship of 400 tons gross tonnage or more and a ship that is certified to carry 15 persons or more shall keep on board a garbage management plan that meets the format requirements of regulation 9(2) of Annex V to the Pollution Convention.

(4) Every member of the crew shall comply with the requirements of the garbage management plan.

(5) The garbage management plan shall specify the person in charge of carrying out the plan and set out written procedures for collecting, storing, processing and disposing or discharging of garbage, including the use of the equipment on board.

(6) The garbage management plan shall

(a) in the case of a Canadian ship, be written in English or French; and

(b) in the case of a ship that is not a Canadian ship, be written in the working language of the crew.

e) dans le cas où il se trouve dans les eaux visées aux alinéas a) à d) et leurs eaux de communication et leurs tributaires, les résidus de cargaison sont la pierre à chaux ou les autres pierres propres;

f) dans le cas où il se trouve dans le fleuve Saint-Laurent à l'ouest des Escoumins et fait route, les résidus de cargaison excluent les balayures de cargaison;

g) dans le cas où il se trouve dans les eaux internes du Canada dans le fleuve Saint-Laurent à l'est des Escoumins et fait route, les résidus de cargaison sont rejetés à une distance de plus de 6 milles marins de la rive;

h) dans le cas où il se trouve dans le fleuve Saint-Laurent ou dans le golfe Saint-Laurent qui n'est pas dans les eaux internes du Canada et fait route, les résidus de cargaison sont rejetés à une distance de plus de 12 milles marins de la rive.

(2) Pour l'application des alinéas (1)f) à h), les rejets autorisés des résidus de cargaison se limitent à l'alumine, à l'argile, à la bauxite, à la bentonite, au ciment, au minerai de chrome, à la dolomite, au manganèse de fer, au gypse, à l'ilménite, au minerai de fer, au concentré de minerai de fer, au concentré de minerai de plomb, à la perlite, à la pierre à chaux, au concentré de manganèse, au minerai de manganèse, au syénite néphélinique, au quartz, au sel, au sable, au talc, à l'urée, à la vermiculite et au concentré de minerai de zinc.

(3) Pour l'application du présent article, le capitaine du navire doit veiller à ce qu'aucun rejet de résidus de cargaison ne soit effectué à une distance de 0,5 mille marin ou moins du navire si, par observation visuelle, des mammifères marins s'y trouvent.

Sous-section 3

Affiches et plans de gestion des ordures

143. (1) Tout navire d'une longueur de 12 m ou plus doit disposer à bord des affiches informant l'équipage et les passagers des exigences des articles 6, 9 et 139 à 142 concernant le rejet des ordures, selon le cas.

(2) Les affiches doivent :

a) être rédigées en anglais ou en français, ou les deux, compte tenu des besoins des membres de l'équipage ou des passagers, s'il s'agit d'un navire canadien;

b) être rédigées dans la langue de travail des membres de l'équipage du navire, ainsi qu'en anglais, en français ou en espagnol, s'il s'agit d'un navire qui n'est pas un navire canadien.

(3) Tout navire d'une jauge brute de 400 tonneaux ou plus et tout navire autorisé à transporter 15 personnes ou plus doivent conserver à bord un plan de gestion des ordures qui est conforme au paragraphe 2) de la règle 9 de l'Annexe V de la Convention sur la pollution des mers.

(4) Les membres de l'équipage doivent respecter les exigences du plan de gestion des ordures.

(5) Le plan de gestion des ordures doit préciser la personne responsable de l'exécution du plan et prévoir par écrit les méthodes de collecte, d'entreposage, de traitement, d'évacuation ou de rejet des ordures, y compris l'utilisation du matériel à bord.

(6) Le plan de gestion des ordures doit être rédigé :

a) en anglais ou en français, s'il s'agit d'un navire canadien;

b) dans la langue de travail des membres de l'équipage, s'il s'agit d'un navire qui n'est pas un navire canadien.

Subdivision 4

Record-keeping

Interpretation

144. In this Subdivision, “garbage record book” has the same meaning as Garbage Record Book and includes the Record of Garbage Discharges in the form set out in the Appendix to Annex V to the Pollution Convention.

Application

145. (1) Subject to subsection (2), a ship of 400 tons gross tonnage or more and a ship that is certified to carry 15 persons or more shall keep on board a garbage record book.

(2) The requirements respecting a garbage record book do not apply to any ship that is certified to carry 15 persons or more and engages on voyages of one hour or less.

Requirements

146. (1) The master of a ship referred to in subsection 145(1) shall

(a) ensure that each disposal or discharge referred to in regulation 9(3) of Annex V to the Pollution Convention and the discharges referred to in paragraphs 8(a), (b) and (d) are recorded in the garbage record book without delay each time the disposal or discharge takes place;

(b) ensure that each recorded entry is signed by the officer in charge of the disposal or discharge; and

(c) sign each page of the garbage record book.

(2) The garbage record book shall be kept on board for a period of two years after the day on which the last entry in it is made and, during that time, shall be made available for inspection at the request of a pollution prevention officer.

(3) An entry in the garbage record book

(a) in the case of a Canadian ship, shall be written in English or French; and

(b) in the case of a ship that is not a Canadian ship, shall be at least in English, French or Spanish.

(4) For the purposes of the garbage record book, the garbage shall be grouped into the following categories:

(a) plastics (Category 1);

(b) dunnage, lining material or packing material referred to in paragraph 140(a) (Category 2);

(c) garbage referred to in paragraph 140(c), other than food waste and incinerator ash (Category 3);

(d) garbage referred to in paragraph 140(b), other than food waste and incinerator ash (Category 4);

(e) food waste (Category 5); and

(f) incinerator ash, except incinerator ash from plastics that may contain toxic or heavy metal residues (Category 6).

Sous-section 4

Tenue du registre

Définition

144. Dans la présente sous-section, « registre des ordures » s’entend du registre des ordures. La présente définition comprend la fiche des rejets d’ordures selon le modèle qui figure à l’appendice de l’Annexe V de la Convention sur la pollution des mers.

Application

145. (1) Sous réserve du paragraphe (2), tout navire d’une jauge brute de 400 tonneaux ou plus et tout navire autorisé à transporter 15 personnes ou plus doivent conserver à bord un registre des ordures.

(2) Les exigences relatives à la conservation à bord du registre des ordures ne s’appliquent pas à un navire qui est autorisé à transporter 15 personnes ou plus et qui effectue des voyages d’une heure ou moins.

Exigences

146. (1) Le capitaine d’un navire visé au paragraphe 145(1) doit s’assurer que :

a) chaque opération d’évacuation ou de rejet visée au paragraphe 3) de la règle 9 de l’Annexe V de la Convention sur la pollution des mers et les rejets visés aux alinéas 8a), b) et d) sont consignés sans délai dans le registre des ordures, chaque fois qu’ils ont lieu;

b) chaque mention portée sur le registre des ordures est signée par l’officier responsable de l’opération;

c) chaque page du registre des ordures est signée par lui.

(2) Le registre des ordures doit être conservé à bord pendant une période de deux ans suivant la date de la dernière mention et, pendant cette période, être mis, aux fins d’inspection, à la disposition du fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution à sa demande.

(3) Les mentions dans le registre des ordures doivent être rédigées :

a) en anglais ou en français, s’il s’agit d’un navire canadien;

b) au moins en anglais, en français ou en espagnol, s’il s’agit d’un navire qui n’est pas un navire canadien.

(4) Aux fins de la tenue du registre des ordures, les ordures doivent être groupées selon les catégories suivantes :

a) les matières plastiques (catégorie 1);

b) le fardage ou les matériaux de revêtement ou d’emballage visés à l’alinéa 140a) (catégorie 2);

c) les ordures visées à l’alinéa 140c), autres que les déchets alimentaires et les cendres provenant d’incinérateurs (catégorie 3);

d) les ordures visées à l’alinéa 140b), autres que les déchets alimentaires et les cendres provenant d’incinérateurs (catégorie 4);

e) les déchets alimentaires (catégorie 5);

f) les cendres provenant d’incinérateurs, sauf celles des produits qui contiennent des matières plastiques qui peuvent contenir des résidus toxiques ou des résidus de métaux lourds (catégorie 6).

(5) Garbage that is discharged into the sea shall be categorized as Category 2, 3, 4, 5 or 6.

(6) Garbage that is transferred to a reception facility shall be categorized as either Category 1 garbage or grouped together as “other garbage” in the case of Category 2, 3, 4, 5 or 6 garbage.

(7) The master of a ship shall obtain from the owner or operator of a reception facility receiving garbage a receipt or certificate that sets out the date, time and estimated amount of garbage transferred to the reception facility.

(8) The master of the ship shall retain the receipt or certificate for a period of two years after the day on which it was issued and, during that time, it shall be made available for inspection at the request of a pollution prevention officer.

(9) The garbage record book may be part of the official log book.

[147 to 151 reserved]

(5) Les ordures rejetées dans la mer doivent être groupées selon la catégorie 2, 3, 4, 5 ou 6.

(6) Les ordures déchargées à une installation de réception doivent être groupées selon la catégorie 1 ou groupées ensemble sous « autres ordures » s’il s’agit d’ordures de la catégorie 2, 3, 4, 5 ou 6.

(7) Le capitaine d’un navire doit obtenir de l’exploitant de l’installation de réception qui reçoit les ordures un reçu ou un certificat qui indique la date, l’heure et l’estimation de la quantité d’ordures déchargée à l’installation de réception.

(8) Le capitaine du navire doit conserver le reçu ou le certificat pour une période de deux ans suivant la date de son émission et, pendant cette période, le met, aux fins d’inspection, à la disposition du fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution à sa demande.

(9) Le registre des ordures peut faire partie du journal de bord réglementaire.

[147 à 151 réservés]

DIVISION 6

AIR

Subdivision 1

General

Prohibition

152. Subject to section 8, no ship shall emit and no person shall permit the emission from a ship of a substance regulated by this Division except in accordance with the requirements of this Division.

Subdivision 2

Requirements for Control of Emissions from Ships

Ozone-depleting Substances

153. (1) For the purposes of this section, “new installation” means the installation of systems, equipment, including new portable fire-extinguishing units, insulation, or other material on a ship after May 17, 2005. This definition does not include the repair or recharge of systems, equipment, insulation or other material installed before that date or the recharge of portable fire-extinguishing units.

(2) Subject to subsection (3) and section 8, no ship shall emit and no person shall permit the emission from a ship of an ozone-depleting substance from an installation on a ship.

(3) For the purposes of this section, an emission of an ozone-depleting substance does not include a minimal release associated with the recapture or recycling of an ozone-depleting substance.

(4) A new installation that contains an ozone-depleting substance is prohibited on all ships, but a new installation that

SECTION 6

ATMOSPHERE

Sous-section 1

Généralités

Interdiction

152. Sous réserve de l’article 8, il est interdit à tout navire d’émettre une substance visée dans la présente section et à toute personne d’en permettre l’émission, sauf en conformité avec les exigences de la présente section.

Sous-section 2

Exigences relatives au contrôle des émissions des navires

Substances qui appauvrissent la couche d’ozone

153. (1) Pour l’application du présent article, « nouvelle installation » s’entend de l’installation de systèmes, d’équipement, y compris de nouveaux extincteurs d’incendie portatifs, d’isolant ou d’autres matériaux à bord d’un navire après le 17 mai 2005. La présente définition ne vise ni la réparation ni la recharge de systèmes, d’équipement, d’isolant ou d’autres matériaux installés avant cette date, ni la recharge d’extincteurs d’incendie portatifs.

(2) Sous réserve du paragraphe (3) et de l’article 8, il est interdit à tout navire d’émettre des substances qui appauvrissent la couche d’ozone d’une installation à bord d’un navire et à toute personne d’en permettre l’émission.

(3) Pour l’application du présent article, l’émission d’une substance qui appauvrit la couche d’ozone exclut le rejet d’une quantité minimale associée à la récupération ou au recyclage d’une substance qui appauvrit la couche d’ozone.

(4) Toute nouvelle installation contenant une substance qui appauvrit la couche d’ozone est interdite à bord de tout navire, mais

contains an ozone-depleting substance that is a hydrochlorofluorocarbon is authorized until January 1, 2020.

Nitrogen Oxides (NO_x) — Diesel Engines

154. (1) This section applies to a diesel engine with a power output of more than 130 kW that

- (a) is installed on a ship constructed on or after January 1, 2000 that engages on voyages that do not take place exclusively in waters under Canadian jurisdiction;
- (b) undergoes a major conversion on or after January 1, 2000 and is installed on a ship that engages on voyages that do not take place exclusively in waters under Canadian jurisdiction;
- (c) is installed on a Canadian ship constructed on or after the day on which these Regulations come into force that engages only on voyages in waters under Canadian jurisdiction; or
- (d) undergoes a major conversion on or after the day on which these Regulations come into force and is installed on a Canadian ship that engages only on voyages in waters under Canadian jurisdiction.

(2) This section does not apply to

- (a) an emergency diesel engine;
- (b) an engine installed in a lifeboat; or
- (c) any device or equipment intended to be used solely in case of emergency.

(3) Subject to subsections (4) and (5) and section 8, the operation of a diesel engine is prohibited if the quantity of nitrogen oxides emitted from the engine, calculated as the total weighted emission of NO₂, exceeds the following limits, where *n* represents the rated engine speed (crankshaft revolutions per minute) of the diesel engine:

- (a) 17.0 g/kW h, where *n* is less than 130 revolutions per minute;
- (b) $45.0n^{-0.2}$ g/kW h, where *n* is 130 revolutions per minute or more but less than 2,000 revolutions per minute; and
- (c) 9.8 g/kW h where *n* is 2,000 revolutions per minute or more.

(4) When using fuel composed of blends from hydrocarbons derived from petroleum refining, test procedures and measurement methods shall be in accordance with the NO_x Technical Code, taking into consideration the test cycles and weighting factors outlined in Appendix II to Annex VI to the Pollution Convention.

(5) The operation of a diesel engine is permitted if

- (a) an exhaust gas cleaning system that meets the requirements of regulation 13(3)(b)(i) of Annex VI to the Pollution Convention is applied to the engine to reduce onboard NO_x emissions at least to the limits specified in subsection (3); or
- (b) any other equivalent method that meets the requirements of regulation 13(3)(b)(ii) of Annex VI to the Pollution Convention is applied to the engine to reduce onboard NO_x emissions at least to the limits specified in subsection (3).

toute nouvelle installation contenant une substance qui appauvrit la couche d'ozone qui est un hydrochlorofluorocarbure est autorisée jusqu'au 1^{er} janvier 2020.

Moteur diesel — Oxydes d'azote (NO_x)

154. (1) Le présent article s'applique à tout moteur diesel d'une puissance de sortie de plus de 130 kW qui, selon le cas :

- a) est installé à bord d'un navire construit le 1^{er} janvier 2000 ou après cette date et qui effectue des voyages qui ne se déroulent pas exclusivement dans les eaux de compétence canadienne;
- b) subit une transformation importante le 1^{er} janvier 2000 ou après cette date et est à bord d'un navire qui effectue des voyages qui ne se déroulent pas exclusivement dans les eaux de compétence canadienne;
- c) est installé à bord d'un navire canadien construit à l'entrée en vigueur du présent règlement ou après cette date et qui effectue exclusivement des voyages dans les eaux de compétence canadienne;
- d) subit une transformation importante à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement ou après cette date et qui est installé à bord d'un navire canadien qui effectue exclusivement des voyages dans les eaux de compétence canadienne.

(2) Le présent article ne s'applique pas :

- a) aux moteurs diesel de secours;
- b) aux moteurs installés à bord d'embarcations de sauvetage;
- c) aux dispositifs ou équipement destinés à être utilisés uniquement en cas d'urgence.

(3) Sous réserve des paragraphes (4) et (5) et de l'article 8, il est interdit de faire fonctionner un moteur diesel si la quantité d'oxydes d'azote émise par le moteur, calculée comme étant l'émission totale pondérée de NO₂, « *n* » représentant le régime nominal du moteur diesel (tours du vilebrequin par minute), dépasse les limites suivantes :

- a) 17,0 g/kW h lorsque « *n* » est moins de 130 tours par minute;
- b) $45,0n^{-0.2}$ g/kW h lorsque « *n* » est de 130 tours par minute ou plus mais moins de 2 000 tours par minute;
- c) 9,8 g/kW h lorsque « *n* » est de 2 000 tours par minute.

(4) Si le combustible utilisé est composé de mélanges d'hydrocarbures résultant du raffinage du pétrole, les procédures d'essai et les méthodes de mesure doivent être conformes au Code technique sur les NO_x, compte tenu des cycles d'essai et des coefficients de pondération qui figurent à l'appendice II de l'Annexe VI de la Convention sur la pollution des mers.

(5) Il est permis de faire fonctionner un moteur diesel lorsque, selon le cas :

- a) le moteur comporte un dispositif d'épuration des gaz d'échappement, conforme au sous-alinéa i) de l'alinéa b) du paragraphe 3) de la règle 13 de l'Annexe VI de la Convention sur la pollution des mers, pour ramener les émissions de NO_x à bord au moins aux limites précisées au paragraphe (3);
- b) une autre méthode équivalente qui est conforme au sous-alinéa ii) de l'alinéa b) du paragraphe 3) de la règle 13 de l'Annexe VI de la Convention sur la pollution des mers est utilisée pour ramener les émissions de NO_x à bord au moins aux limites précisées au paragraphe (3).

Sulphur Oxides (SO_x)

155. Subject to section 10, the sulphur content of any fuel oil used on board a ship shall not exceed 4.5 per cent by mass.

Volatile Organic Compounds

156. (1) Subject to subsection (2), an oil tanker, an NLS ship or a gas carrier using a vapour collection system for volatile organic compounds shall be fitted with a vapour collection system that meets the requirements of regulation 15(5) of Annex VI to the Pollution Convention.

(2) This section applies to gas carriers only when the type of loading and containment systems allow safe retention of non-methane volatile organic compounds on board, or their safe return ashore.

Shipboard Incineration — Prohibition

157. Shipboard incineration of the following substances is prohibited:

- (a) cargo residues referred to in Annexes I to III to the Pollution Convention and related contaminated packing materials;
- (b) polychlorinated biphenyls;
- (c) garbage containing more than traces of heavy metals; and
- (d) refined petroleum products containing halogen compounds.

Shipboard Incineration — Restriction

158. (1) Subject to subsection (2), shipboard incineration is permitted only in a shipboard incinerator.

(2) Shipboard incineration of sewage sludge or sludge oil generated during the normal operation of a ship is permitted in the main or auxiliary power plant or boilers but, in those cases, shall not take place inside ports, harbours and estuaries.

(3) Shipboard incineration of polyvinyl chlorides is permitted only in a shipboard incinerator that meets the requirements of regulation 16(2)(a) of Annex VI to the Pollution Convention.

Shipboard Incinerator — Requirements

- 159.** (1) This section applies to a shipboard incinerator that
- (a) in the case of a ship that is not a Canadian ship, is installed on board on or after January 1, 2000;
 - (b) in the case of a Canadian ship that engages on voyages that do not take place exclusively in waters under Canadian jurisdiction, is installed on board on or after January 1, 2000; or
 - (c) in the case of a Canadian ship that engages only on voyages in waters under Canadian jurisdiction, is installed on or after the day on which these Regulations come into force.

(2) A shipboard incinerator shall meet the requirements of regulation 16(2)(a) of Annex VI to the Pollution Convention.

Oxydes de soufre (SO_x)

155. Sous réserve de l'article 10, la teneur en soufre de tout fuel-oil utilisé à bord des navires doit être d'au plus 4,5 pour cent en masse.

Composés organiques volatils

156. (1) Sous réserve du paragraphe (2), tout pétrolier, tout navire pour SLN et tout transporteur de gaz qui utilisent un collecteur de vapeurs pour les composés organiques volatils doivent être dotés d'un collecteur de vapeurs conforme au paragraphe 5) de la règle 15 de l'Annexe VI de la Convention sur la pollution des mers.

(2) Le présent article ne s'applique aux transporteurs de gaz que lorsque le type de systèmes de chargement et de confinement permet de retenir à bord en toute sécurité les composés organiques volatils ne contenant pas de méthane ou de les réacheminer en toute sécurité à terre.

Interdiction — Incinération à bord

157. L'incinération à bord des substances ci-après est interdite :

- a) les résidus de cargaison visés aux Annexes I à III de la Convention sur la pollution des mers et les matériaux contaminés utilisés pour leur conditionnement;
- b) les biphényles polychlorés;
- c) les ordures contenant plus que des traces de métaux lourds;
- d) les produits pétroliers raffinés contenant des composés halogénés.

Restriction — Incinérateur de bord

158. (1) Sous réserve du paragraphe (2), l'incinération à bord n'est permise que dans un incinérateur de bord.

(2) L'incinération à bord de boues d'épuration ou de boues d'hydrocarbures produites durant l'exploitation normale d'un navire est permise dans les machines principales ou auxiliaires ou les chaudières. Toutefois, elle ne doit pas être effectuée dans des ports, des havres et des estuaires.

(3) L'incinération à bord de chlorures de polyvinyle n'est permise que dans un incinérateur de bord conforme à l'alinéa a) du paragraphe 2) de la règle 16 de l'Annexe VI de la Convention sur la pollution des mers.

Exigences — Incinérateur de bord

159. (1) Le présent article s'applique à tout incinérateur de bord qui :

- a) dans le cas d'un navire qui n'est pas un navire canadien, est installé à son bord le 1^{er} janvier 2000 ou après cette date;
- b) dans le cas d'un navire canadien qui effectue des voyages qui ne se déroulent pas exclusivement dans les eaux de compétence canadienne, est installé à son bord le 1^{er} janvier 2000 ou après cette date;
- c) dans le cas d'un navire canadien qui effectue exclusivement des voyages dans les eaux de compétence canadienne, est installé à son bord à l'entrée en vigueur du présent règlement ou après cette date.

(2) Tout incinérateur de bord doit être conforme à l'alinéa a) du paragraphe 2) de la règle 16 de l'Annexe VI de la Convention sur la pollution des mers.

(3) Personnel responsible for the operation of a shipboard incinerator shall be trained and capable of implementing the guidance provided in the manufacturer's operating manual.

(4) The combustion flue gas outlet temperature of a shipboard incinerator shall be monitored at all times and waste or other matter shall not be fed into a continuous-feed shipboard incinerator when the temperature is below the minimum allowed temperature of 850°C. For batch-loaded shipboard incinerators, the unit shall be designed so that the temperature in the combustion chamber shall reach 600°C within five minutes after start-up.

Fuel Oil Quality

160. (1) Fuel oil used on board a ship for combustion purposes shall not contain inorganic acid and shall meet the following requirements:

(a) in the case of fuel oil derived from petroleum refining, the fuel oil shall be a blend of hydrocarbons, including the incorporation of small amounts of additives, if any, that are intended to improve performance and shall not contain any added substance or chemical waste that

- (i) jeopardizes the safety of the ship or its personnel,
- (ii) adversely affects the performance of the ship's machinery, or
- (iii) contributes overall to additional air pollution; or

(b) in the case of fuel oil derived by methods other than petroleum refining, the fuel oil shall not

- (i) jeopardize the safety of the ship or its personnel,
- (ii) adversely affect the performance of the ship's machinery, or
- (iii) contribute overall to additional air pollution.

(2) This section does not apply to coal in its solid form or nuclear fuels.

Subdivision 3

Smoke

Application

161. This Subdivision applies in respect of the emission of smoke by a ship while it is in Canadian waters within 1 nautical mile of land.

Exception

162. This Subdivision does not apply to ships during start-up and maintenance of smoke producing systems.

Density of Smoke

163. (1) The smoke chart to be used in determining the density of black smoke for the purpose of these Regulations is the Department of Transport Smoke Chart set out in Schedule 5 or a comparable chart upon which fine black dots or lines evenly spaced on a white ground space are so arranged as to indicate

(a) density number 1, by having approximately 20 per cent of the space black;

(3) Le personnel responsable de l'utilisation d'un incinérateur de bord doit avoir reçu de la formation et être capable de mettre en application les directives figurant dans le manuel d'utilisation du fabricant.

(4) La température des gaz à la sortie de la chambre de combustion doit faire l'objet d'une surveillance permanente, et les déchets ou les autres matériaux ne peuvent pas être chargés dans un incinérateur de bord à chargement continu lorsque la température est inférieure à la température minimale admissible qui est de 850 °C. Dans le cas des incinérateurs de bord à chargement discontinu, l'appareil doit être conçu de manière que la température dans la chambre de combustion atteigne 600 °C dans un délai de cinq minutes après l'allumage.

Qualité du fuel-oil

160. (1) Le fuel-oil utilisé aux fins de combustion à bord d'un navire ne peut pas contenir d'acides inorganiques et doit être conforme aux exigences suivantes :

a) s'il s'agit de fuel-oil résultant du raffinage du pétrole, il doit être un mélange d'hydrocarbures, y compris l'incorporation de petites quantités d'additifs, le cas échéant, qui est destiné à améliorer le rendement et il ne peut contenir aucun additif ni aucun déchet chimique qui, selon le cas :

- (i) compromet la sécurité du navire ou de son personnel,
- (ii) nuit au rendement des machines du navire,
- (iii) contribue globalement à accroître la pollution de l'atmosphère;

b) s'il s'agit de fuel-oil obtenu par des procédés autres que le raffinage du pétrole, il ne peut pas, selon le cas :

- (i) compromettre la sécurité du navire ou de son personnel,
- (ii) nuire au rendement des machines du navire,
- (iii) contribuer globalement à accroître la pollution de l'atmosphère.

(2) Le présent article ne s'applique ni au charbon sous forme solide ni aux combustibles nucléaires.

Sous-section 3

Fumées

Application

161. La présente sous-section s'applique au dégagement de fumées par les navires qui se trouvent dans les eaux canadiennes à moins de 1 mille marin de la terre.

Exception

162. La présente sous-section ne s'applique pas aux navires pendant le démarrage et l'entretien des dispositifs fumigènes.

Densité des fumées

163. (1) Aux fins de la détermination de la densité de la fumée noire pour l'application du présent règlement, la carte des fumées du ministère des Transports qui figure à l'annexe 5 doit être utilisée ou une carte comparable sur laquelle de minuscules points noirs ou des lignes noires minces sont répartis également sur fond blanc, lesquels indiquent ce qui suit :

- (b) density number 2, by having approximately 40 per cent of the space black;
- (c) density number 3, by having approximately 60 per cent of the space black;
- (d) density number 4, by having approximately 80 per cent of the space black; and
- (e) density number 5, by having approximately 100 per cent of the space black.

(2) The density of black smoke shall be determined by visual observation by

- (a) holding a smoke chart at arm's length;
- (b) viewing the smoke at approximately right angles to the line of travel of the smoke; and
- (c) matching the shade of the smoke to the nearest shade of smoke density that it most closely resembles on the smoke chart.

(3) When a determination of the density of black smoke is made in accordance with the provisions of subsections (1) and (2), the black smoke is deemed to be of the density and to have the density number indicated by the shade of smoke density that it most closely resembles on the smoke chart.

(4) Smoke that is not black smoke is deemed to be of the same density and to have the same density number as black smoke that is of approximately the same degree of opacity.

Limits of Smoke Emission

164. (1) No person shall operate or permit the operation of any fuel-burning installation on a ship so that smoke is emitted in greater density than the maximum density authorized by this section.

(2) Subject to subsection (3), no fuel-burning installation, except an installation utilizing hand-fired boilers, shall at any time emit smoke of a density greater than density number 1.

(3) A fuel-burning installation may emit smoke of density number 2 for an aggregate of not more than four minutes in any 30-minute period.

(4) Subject to subsection (5), no fuel-burning installation utilizing hand-fired boilers shall emit smoke of a density greater than density number 2.

(5) Any fuel-burning installation utilizing hand-fired boilers may

- (a) while in the Detroit River, emit smoke of a density not greater than density number 3 for an aggregate of not more than nine minutes in any 30-minute period; and
- (b) while elsewhere than in the Detroit River, emit smoke
 - (i) of a density not greater than density number 3 for an aggregate of not more than nine minutes in any 30-minute period, and
 - (ii) of a density not greater than density number 4 for an aggregate of not more than three minutes in any 30-minute period.

- a) la densité numéro 1, par le noircissement d'environ 20 pour cent de l'espace;
- b) la densité numéro 2, par le noircissement d'environ 40 pour cent de l'espace;
- c) la densité numéro 3, par le noircissement d'environ 60 pour cent de l'espace;
- d) la densité numéro 4, par le noircissement d'environ 80 pour cent de l'espace;
- e) la densité numéro 5, par le noircissement d'environ 100 pour cent de l'espace.

(2) La densité de la fumée noire doit être déterminée par observation visuelle de la manière suivante :

- a) tenir une carte des fumées au bout du bras;
- b) observer la fumée à peu près à angle droit par rapport à la ligne de déplacement de la fumée;
- c) trouver la nuance de la fumée qui se rapproche le plus de l'une des nuances représentées sur la carte des fumées.

(3) Lorsque la détermination est effectuée conformément aux paragraphes (1) et (2), la fumée noire est censée avoir la densité et le numéro de densité indiqués sur la carte par le noircissement qui lui ressemble.

(4) La fumée qui n'est pas noire est censée avoir la même densité et le même numéro de densité que la fumée noire qui présente à peu près le même degré d'opacité.

Limites de dégagement de fumée

164. (1) Il est interdit d'utiliser, ou de permettre l'utilisation, d'une installation qui brûle du combustible à bord d'un navire de manière à causer un dégagement de fumée plus dense que la densité maximale autorisée par le présent article.

(2) Sous réserve du paragraphe (3), aucune installation qui brûle du combustible, sauf une installation utilisant des chaudières à alimentation manuelle, ne peut dégager, à quelque moment que ce soit, de la fumée d'une densité supérieure à la densité numéro 1.

(3) Toute installation qui brûle du combustible peut dégager de la fumée de la densité numéro 2 pendant au plus quatre minutes au total au cours de toute période de 30 minutes.

(4) Sous réserve du paragraphe (5), aucune installation qui brûle du combustible et qui utilise des chaudières à alimentation manuelle ne peut dégager de la fumée d'une densité supérieure à la densité numéro 2.

(5) Toute installation qui brûle du combustible et qui utilise des chaudières à alimentation manuelle peut, à la fois :

- a) sur la rivière Detroit, dégager de la fumée d'une densité d'au plus la densité numéro 3 pendant au plus neuf minutes au total au cours de toute période de 30 minutes;
- b) ailleurs que sur la rivière Detroit, dégager de la fumée dont la densité est, à la fois :
 - (i) d'au plus la densité numéro 3 pendant au plus neuf minutes au total au cours de toute période de 30 minutes,
 - (ii) d'au plus la densité numéro 4 pendant au plus trois minutes au total au cours de toute période de 30 minutes.

Subdivision 4

Inspection and Certificates

Canadian and International Air Pollution
Prevention Certificates

165. (1) A steamship inspector or an approved classification society may, at the request of the owner or master of a Canadian ship, issue to that ship an International Air Pollution Prevention Certificate if the ship complies with the applicable provisions of Annex VI to the Pollution Convention.

(2) A steamship inspector or an approved classification society may, at the request of the owner or master of a Canadian ship, issue to that ship a Canadian Air Pollution Prevention Certificate if the ship complies with the applicable provisions of Annex VI to the Pollution Convention but

(a) in the case of a diesel engine installed on or after January 1, 2000 and before the day on which these Regulations come into force, the engine is not required to meet the requirements of regulation 13 of Annex VI to the Pollution Convention;

(b) in the case of a diesel engine that undergoes a major conversion on or after January 1, 2000 and before the day on which these Regulations come into force, the engine is not required to meet the requirements of regulation 13 of Annex VI to the Pollution Convention; or

(c) in the case of a shipboard incinerator installed on or after January 1, 2000 and before the day on which these Regulations come into force, the incinerator is not required to meet the requirements of regulation 16 of Annex VI to the Pollution Convention.

(3) If an approved classification society issues a certificate referred to in subsections (1) or (2) to a Canadian ship, the approved classification society shall forward a certified copy of the certificate to the Board.

Subdivision 5

Shipboard Documents

Documents Kept on Board

166. A ship of 400 tons gross tonnage or more shall keep on board an English or French version of

(a) one of the following documents:

(i) a Canadian Air Pollution Prevention Certificate, if the ship is a Canadian ship that engages only on voyages in waters under Canadian jurisdiction,

(ii) an International Air Pollution Prevention Certificate if the ship is

(A) a Canadian ship that engages on voyages that do not take place exclusively in waters under Canadian jurisdiction, or

(B) not a Canadian ship and is registered in a state that is a signatory to Annex VI to the Pollution Convention and is in waters under Canadian jurisdiction, or

(iii) a certificate of compliance certifying that the ship complies with the applicable provisions of Annex VI to the Pollution Convention, if the ship is registered in a state that is

Sous-section 4

Inspection et certificats

Certificats internationaux et certificats canadiens de
prévention de la pollution de l'atmosphère

165. (1) Un inspecteur de navires à vapeur ou une société de classification agréée peut, à la demande du propriétaire ou du capitaine d'un navire canadien, délivrer au navire un certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère s'il est conforme aux dispositions applicables de l'Annexe VI de la Convention sur la pollution des mers.

(2) Un inspecteur de navires à vapeur ou une société de classification agréée peut, à la demande du propriétaire ou du capitaine d'un navire canadien, délivrer au navire un certificat canadien de prévention de la pollution de l'atmosphère s'il est conforme aux dispositions applicables de l'Annexe VI de la Convention sur la pollution des mers; toutefois :

a) un moteur diesel qui a été installé le 1^{er} janvier 2000 ou après cette date et avant l'entrée en vigueur du présent règlement n'a pas à être conforme à la règle 13 de l'Annexe VI de la Convention sur la pollution des mers;

b) un moteur diesel qui a subi une transformation importante le 1^{er} janvier 2000 ou après cette date et avant l'entrée en vigueur du présent règlement n'a pas à être conforme à la règle 13 de l'Annexe VI de la Convention sur la pollution des mers;

c) un incinérateur de bord qui a été installé à son bord le 1^{er} janvier 2000 ou après cette date et avant l'entrée en vigueur du présent règlement n'a pas à être conforme à la règle 16 de l'Annexe VI de la Convention sur la pollution des mers.

(3) La société de classification agréée qui délivre le certificat visé aux paragraphes (1) ou (2) à un navire canadien en fait parvenir une copie certifiée conforme au Bureau.

Sous-section 5

Documents à bord du navire

Documents à conserver à bord

166. Tout navire d'une jauge brute de 400 tonnes ou plus doit conserver à bord, dans leur version française ou anglaise :

a) l'un des documents suivants :

(i) un certificat canadien de prévention de la pollution de l'atmosphère, s'il s'agit d'un navire canadien qui effectue exclusivement des voyages dans les eaux de compétence canadienne,

(ii) un certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère, s'il s'agit d'un navire qui est :

(A) soit un navire canadien qui effectue des voyages qui ne se déroulent pas exclusivement dans les eaux de compétence canadienne,

(B) soit un navire qui n'est pas un navire canadien, qui est immatriculé dans un État signataire de l'Annexe VI de la Convention sur la pollution des mers et se trouve dans les eaux de compétence canadienne,

not a signatory to Annex VI to the Pollution Convention and is in waters under Canadian jurisdiction;

- (b) a certificate of type approval for
 - (i) a diesel engine referred to in section 154, if applicable, and
 - (ii) a shipboard incinerator referred to in section 159, if applicable;
- (c) a Technical File that is referred to in section 2.3.6 of the NO_x Technical Code for a diesel engine referred to in section 154, if applicable; and
- (d) an equipment operation manual for a shipboard incinerator referred to in section 159, if applicable, that specifies how to operate the incinerator within the limits set out in paragraph (2) of Appendix IV of Annex VI to the Pollution Convention.

(iii) un certificat de conformité qui atteste que le navire est conforme aux dispositions applicables de l'Annexe VI de la Convention sur la pollution des mers, s'il est immatriculé dans un État qui n'est pas signataire de celle-ci et se trouve dans les eaux de compétence canadienne;

- b) un certificat d'approbation par type pour :
 - (i) un moteur diesel visé à l'article 154, le cas échéant,
 - (ii) un incinérateur de bord visé à l'article 159, le cas échéant;
- c) un dossier technique visé à l'article 2.3.6 du Code technique NO_x pour un moteur diesel visé à l'article 154, le cas échéant;
- d) un manuel d'exploitation de l'équipement pour un incinérateur de bord visé à l'article 159, le cas échéant, dont le contenu précise le mode d'utilisation de l'incinérateur dans les limites prévues au paragraphe 2) de l'appendice IV de l'Annexe VI de la Convention sur la pollution des mers.

Subdivision 6

Record-keeping

Record Book of Engine Parameters

167. A ship that is fitted with a diesel engine referred to in section 154 shall keep on board a record book of engine parameters and maintain the record book of engine parameters in accordance with section 6.2.3 of the NO_x Technical Code.

Bunker Delivery Note

168. (1) The details of fuel oil for combustion purposes delivered to and used on board a ship referred to in subparagraphs 166(a)(ii) and (iii) shall be recorded by means of a bunker delivery note that contains at least the information specified in Appendix V of Annex VI to the Pollution Convention.

(2) The master of the ship shall keep the bunker delivery note on board for a period of three years after the day on which the fuel oil was delivered on board and, during that time, it shall be made available for inspection at the request of a pollution prevention officer.

[169 to 172 reserved]

DIVISION 7

ANTI-FOULING SYSTEMS

Subdivision 1

Controls on Anti-Fouling Systems

Application

173. This Division applies to

- (a) Canadian ships; and
- (b) ships that are not Canadian ships operating in waters under Canadian jurisdiction, effective the day on which the Anti-Fouling Systems Convention comes into force.

Sous-section 6

Tenue du registre

Registre des paramètres du moteur

167. Tout navire muni de moteurs diesel visés à l'article 154 doit conserver à bord un registre des paramètres du moteur et le tenir à jour conformément à l'article 6.2.3 du Code technique NO_x.

Note de livraison de soutes

168. (1) Les renseignements détaillés relatifs au fuel-oil qui est livré et utilisé pour la combustion à bord d'un navire visé aux sous-alinéas 166a)(ii) et (iii) doivent être consignés dans une note de livraison de soutes, laquelle doit contenir au moins les renseignements précisés à l'appendice V de l'Annexe VI de la Convention sur la pollution des mers.

(2) Le capitaine du navire doit conserver la note de livraison de soutes à bord pour une période de trois ans après la date de livraison du fuel-oil à bord et, pendant cette période, la met, aux fins d'inspection, à la disposition du fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution à sa demande.

[169 à 172 réservés]

SECTION 7

SYSTÈMES ANTISALISSURE

Sous-section 1

Mesures de contrôle des systèmes antisalissure

Application

173. La présente section s'applique :

- a) aux navires canadiens;
- b) à la date d'entrée en vigueur de la Convention sur le contrôle des systèmes antisalissure, aux navires qui ne sont pas des navires canadiens et qui se trouvent dans les eaux de compétence canadienne.

Control Measures

174. For an anti-fouling system listed in Schedule 6, the application, re-application, installation or use of the anti-fouling system on a ship shall comply with the requirements set out in that schedule.

Mesures de contrôle

174. Dans le cas d'un système antisalissure qui figure à l'annexe 6, l'application, la réapplication, l'installation ou l'utilisation de systèmes antisalissure sur les navires doivent être conformes aux exigences qui figurent à cette annexe.

Subdivision 2

Shipboard Documents

Documents Kept on Board

175. (1) A ship of 400 tons gross tonnage or more shall keep on board an English or French version of one of the following documents:

- (a) an International Anti-Fouling System Certificate in the form set out in Appendix 1 to Annex 4 to the Anti-Fouling Systems Convention if the ship is
 - (i) a Canadian ship, or
 - (ii) not a Canadian ship and is registered in a state that is a signatory to the Anti-Fouling Systems Convention and is in waters under Canadian jurisdiction; or
- (b) a certificate of compliance certifying that the ship complies with the applicable provisions of the Anti-Fouling Systems Convention, if the ship is registered in a state that is not a signatory to the Anti-Fouling Systems Convention and is in waters under Canadian jurisdiction.

(2) A steamship inspector or an approved classification society may, at the request of the owner or master of a Canadian ship, issue to that ship an International Anti-Fouling System Certificate if the ship complies with the applicable provisions of the Anti-Fouling Systems Convention.

(3) Where an approved classification society issues a certificate referred to in subsection (2) to a Canadian ship, the approved classification society shall forward a certified copy of the certificate to the Board.

Subdivision 3

Anti-Fouling Systems Declaration

Declaration Kept on Board and Form of Declaration

176. (1) In this section, "length" has the same meaning as "length" in the International Convention on Load Lines, 1966, as modified by the Protocol of 1988 relating thereto, as adopted and published by the IMO.

(2) A ship that is 24 m or more in length but is less than 400 tons gross tonnage and engages on voyages that do not take place exclusively in waters under Canadian jurisdiction shall keep on board a declaration regarding the anti-fouling system.

(3) The owner or owner's agent shall ensure that the anti-fouling system applied to the ship complies with Annex 1 to the Anti-Fouling Systems Convention.

Sous-section 2

Documents à bord du navire

Documents à conserver à bord

175. (1) Tout navire d'une jauge brute de 400 tonneaux ou plus doit conserver à bord, dans sa version française ou anglaise, l'un des documents suivants :

- a) un certificat international du système antisalissure selon le modèle qui figure à l'appendice 1, de l'Annexe 4 de la Convention sur le contrôle des systèmes antisalissure, s'il s'agit d'un navire qui est :
 - (i) soit un navire canadien,
 - (ii) soit un navire qui n'est pas un navire canadien, qui est immatriculé dans un État signataire de la Convention sur le contrôle des systèmes antisalissure et se trouve dans les eaux de compétence canadienne;
- b) un certificat de conformité qui atteste que le navire est conforme aux dispositions applicables de la Convention sur le contrôle des systèmes antisalissure, s'il est immatriculé dans un État qui n'est pas signataire de celle-ci et se trouve dans les eaux de compétence canadienne.

(2) Un inspecteur de navires à vapeur ou une société de classification agréée peut, à la demande du propriétaire ou du capitaine d'un navire canadien, délivrer au navire un certificat international du système antisalissure s'il est conforme aux dispositions applicables de la Convention sur le contrôle des systèmes antisalissure.

(3) La société de classification agréée qui délivre le certificat visé au paragraphe (2) à un navire canadien en fait parvenir une copie certifiée conforme au Bureau.

Sous-section 3

Déclaration relative au système antisalissure

Déclaration à conserver à bord et modèle de déclaration

176. (1) Dans le présent article, « longueur » s'entend au sens de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charges, modifiée par le Protocole de 1988 y relatif, adoptée et publiée par l'OMI.

(2) Tout navire d'une longueur de 24 m ou plus mais d'une jauge brute de moins de 400 tonneaux qui effectue des voyages qui ne se déroulent pas exclusivement dans les eaux de compétence canadienne doit conserver à bord une déclaration relative au système antisalissure.

(3) Le propriétaire ou son agent doit s'assurer que le système antisalissure utilisé à bord du navire est conforme à l'Annexe I de la Convention sur le contrôle des systèmes antisalissure.

(4) The owner or owner's agent shall sign a declaration confirming that the anti-fouling system applied to the ship complies with Annex 1 to the Anti-Fouling Systems Convention.

(5) The declaration shall be in the form set out in Schedule 7 and written at least in English or French.

(6) The declaration shall contain an appropriate endorsement of the anti-fouling system applied to the ship or be accompanied by appropriate documentation, such as a paint receipt or a contractor invoice.

[177 to 186 reserved]

PART 3

5 PPM BILGE ALARMS

REQUIREMENTS FOR 5 PPM BILGE ALARMS

187. (1) A 5 ppm bilge alarm that is required under paragraph 28(g) to meet the specifications of Part 2 of the Annex to Resolution MEPC.107(49) shall

(a) have an oil content meter that is capable of detecting and measuring 5 ppm or less of oil in a ship's machinery space bilge water overboard discharge;

(b) have automatic stopping arrangements; and

(c) comply with the requirements of the *Standard for 5 ppm Bilge Alarms for Canadian Inland Waters*, TP 12301, published by Transport Canada, other than Part 4 of that standard.

(2) The *Standard for 5 ppm Bilge Alarms for Canadian Inland Waters* referred to in paragraph 1(c) applies

(a) to a 5 ppm bilge alarm installed on a ship the keel of which is laid or that is at a similar stage of construction on or after January 1, 2005; and

(b) to a new 5 ppm bilge alarm installed on a ship the keel of which was laid or that was at a similar stage of construction before January 1, 2005.

(3) A 5 ppm bilge alarm, other than a 5 ppm bilge alarm referred to in subsection (2), that was approved as a bilge alarm under the *Oil Pollution Prevention Regulations* and continues to meet the requirements of those regulations as they read on the coming into force of these Regulations may continue to be used as a 5 ppm bilge alarm.

[188 to 199 reserved]

PART 4

REPEAL AND COMING INTO FORCE

REPEALS

200. The *Air Pollution Regulations*¹ are repealed.

201. The *Garbage Pollution Prevention Regulations*² are repealed.

¹ C.R.C., c. 1404

(4) Le propriétaire ou son agent doit signer la déclaration qui confirme que le système antisalissure utilisé à bord du navire est conforme à l'Annexe I de la Convention sur le contrôle des systèmes antisalissure.

(5) La déclaration doit être selon le modèle qui figure à l'annexe 7 et être rédigée au moins en français ou en anglais.

(6) La déclaration doit contenir une mention appropriée relative au système antisalissure utilisé à bord du navire ou être accompagnée de la documentation appropriée telle qu'un reçu relatif à la peinture ou une facture de l'entrepreneur.

[177 à 186 réservés]

PARTIE 3

ALARMES À 5 PPM POUR EAUX DE CALE

EXIGENCES RELATIVES AUX ALARMES À 5 PPM POUR EAUX DE CALE

187. (1) Les alarmes à 5 ppm pour eaux de cale qui doivent être conformes en vertu de l'alinéa 28g) aux spécifications de la partie 2 de l'annexe de la résolution MEPC.107(49) doivent :

a) avoir un détecteur d'hydrocarbures qui permet de détecter et de mesurer 5 ppm ou moins d'hydrocarbures dans les eaux de cale déversées à partir de la tranche des machines du navire;

b) avoir un dispositif d'arrêt automatique;

c) être conformes aux exigences de la *Norme relative aux alarmes à 5 ppm pour eaux de cale (eaux internes du Canada)* (TP12301), publiée par Transports Canada, sauf à celles de la partie 4 de celle-ci.

(2) La *Norme relative aux alarmes à 5 ppm pour eaux de cale (eaux internes du Canada)* visée à l'alinéa (1)c) s'applique :

a) aux alarmes à 5 ppm pour eaux de cale installées à bord des navires dont la quille est posée, ou dont la construction se trouve à un stade équivalent, le 1^{er} janvier 2005 ou après cette date;

b) aux alarmes à 5 ppm pour eaux de cale neuves installées à bord des navires dont la quille était posée, ou dont la construction se trouve à un stade équivalent, avant le 1^{er} janvier 2005.

(3) Les alarmes à 5 ppm pour eaux de cale, autres que celles visées au paragraphe (2), qui ont été approuvées comme alarmes pour eaux de cale en vertu du *Règlement sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures* et qui demeurent conformes à ce règlement dans sa version à l'entrée en vigueur du présent règlement peuvent continuer à être utilisées en tant que telles.

[188 à 199 réservés]

PARTIE 4

ABROGATIONS ET ENTRÉE EN VIGUEUR

ABROGATIONS

200. Le *Règlement sur la pollution de l'air*¹ est abrogé.

201. Le *Règlement sur la prévention de la pollution par les ordures*² est abrogé.

¹ C.R.C., ch. 1404

202. The *Great Lakes Sewage Pollution Prevention Regulations*³ are repealed.

203. The *Pollutant Substances Pollution Prevention Regulations*⁴ are repealed.

204. The *Non-Pleasure Craft Sewage Pollution Prevention Regulations*⁵ are repealed.

205. The *Pleasure Craft Sewage Pollution Prevention Regulations*⁶ are repealed.

206. The *Oil Pollution Prevention Regulations*⁷ are repealed.

207. The *Dangerous Chemicals and Noxious Liquid Substances Regulations*⁸ are repealed.

COMING INTO FORCE

208. (1) These Regulations come into force on the day on which they are registered.

(2) Item 22 of Schedule 4 comes into force four years after the day on which these Regulations are registered.

202. Le *Règlement sur la prévention de la pollution des Grands Lacs par les eaux d'égout*³ est abrogé.

203. Le *Règlement sur la prévention de la pollution par les substances polluantes*⁴ est abrogé.

204. Le *Règlement sur la prévention de la pollution par les eaux usées des navires autres que les embarcations de plaisance*⁵ est abrogé.

205. Le *Règlement sur la prévention de la pollution par les eaux usées des embarcations de plaisance*⁶ est abrogé.

206. Le *Règlement sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures*⁷ est abrogé.

207. Le *Règlement sur les produits chimiques dangereux et les substances liquides nocives*⁸ est abrogé.

ENTRÉE EN VIGUEUR

208. (1) Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

(2) L'article 22 de l'annexe 4 entre en vigueur quatre ans après la date d'enregistrement du présent règlement.

² C.R.C., c. 1424

³ C.R.C., c. 1429, SOR/2005-139

⁴ C.R.C., c. 1458, SOR/2002-276

⁵ SOR/91-659

⁶ SOR/91-661

⁷ SOR/93-3

⁸ SOR/93-4

² C.R.C., ch. 1424

³ C.R.C., ch. 1429, DORS/2005-139

⁴ C.R.C., ch. 1458, DORS/2002-276

⁵ DORS/91-659

⁶ DORS/91-661

⁷ DORS/93-3

⁸ DORS/93-4

SCHEDULE 1
(Paragraph 4(c) and sections 108 and 109)

POLLUTANTS

Acetaldehyde
Acetic acid
Acetic anhydride
Acetone cyanohydrin
Acetyl bromide
Acetyl chloride
Acid mixtures, hydrofluoric and sulphuric
Acid mixtures, nitrating acid
Acrolein
Acrylonitrile
Adipic acid
Aldrin
Alkyl benzene sulphonate (Branched chain)
Alkyl benzene sulphonate (Straight chain)
Alkyl benzene sulphonic acid
Allyl alcohol
Allyl chloride
Aluminum sulphate
Ammonia
Ammonium acetate
Ammonium arsenate
Ammonium benzoate
Ammonium bicarbonate
Ammonium bichromate
Ammonium bifluoride
Ammonium bisulphite
Ammonium carbamate
Ammonium carbonate
Ammonium chloride
Ammonium chromate
Ammonium citrate
Ammonium fluoborate
Ammonium fluoride
Ammonium hydroxide
Ammonium oxalate
Ammonium silicofluoride
Ammonium sulphamate
Ammonium sulphide
Ammonium sulphite
Ammonium tartrate
Ammonium thiocyanate
Ammonium thiosulphate
Amyl acetate
Amyl mercaptan
Aniline
Antimony compounds, not otherwise specified
Antimony lactate
Antimony pentachloride
Antimony potassium tartrate

ANNEXE 1
(alinéa 4c) et articles 108 et 109)

POLLUANTS

Acétaldéhyde
Acétate d'ammonium
Acétate d'amyle
Acétate de n-butyle
Acétate de sec-butyle
Acétate de cadmium
Acétate de chrome (III)
Acétate de cuivre (II)
Acétate de fentine
Acétate de mercure (II)
Acétate de plomb
Acétate d'uranyle
Acétate de vinyle
Acétate de zinc
Acétoarsénite de cuivre (II)
Acétonecyanhydrine
Acide acétique
Acide adipique
Acide alkylbenzènesulfonique
Acide ortho-arsénique
Acide benzoïque
Acide bromoacétique (solide ou en solution)
Acide n-butyrique
Acide cacodylique
Acide chlorhydrique
Acide chlorosulfonique
Acide chromique
Acide crésylique
Acide 2,2-dichloropropionique
Acide dodécylbenzènesulfonique
Acide 2,4-D et ses esters
Acide fluorhydrique
Acide fluorhydrique et acide sulfurique en mélange
Acide formique
Acide fumarique
Acide maléique
Acide méta-arsénique
Acide de nitration (mélanges)
Acides naphthéniques
Acide nitrique
Acide phosphorique
Acide propionique
Acide sulfurique
Acide 2,4,5-T
Acide 2,4,5-TP
Acroléine
Acrylonitrile
Alcool allylique
Aldrine

Antimony tribromide	Alkylbenzènesulfonate (chaîne droite)
Antimony trichloride	Alkylbenzènesulfonate (chaîne ramifiée)
Antimony trifluoride	Amines de 2,4,5-T
Antimony trioxide	Ammoniac
meta-Arsenic acid	Amyl-mercaptan
ortho-Arsenic acid	Anhydride acétique
Arsenical flue dust	Anhydride maléique
Arsenic bromide	Anhydride propionique
Arsenic compounds, not otherwise specified (liquid and solid)	Aniline
Arsenic disulphide	Antimoine, composés non spécifiés autrement
Arsenic pentoxide	Arséniate d'ammonium
Arsenic trichloride	Arséniate de calcium
Arsenic trioxide	Arséniate de fer (II)
Arsenic trisulphide	Arséniate de fer (III)
Atrazine	Arséniate de magnésium
Azinphos methyl (guthion)	Arséniate de mercure (II)
Barium cyanide	Arséniate de plomb
Benzene	Arséniate de potassium
Benzidine	Arséniate de sodium
Benzoic acid	Arsenic, composés non spécifiés autrement (liquides et solides)
Benzonitrile	Arsénite de Bordeaux
Benzoyl chloride	Arsénite de calcium
Benzyl chloride	Arsénite de cuivre (II)
Beryllium chloride	Arsénite de fer (III)
Beryllium fluoride	Arsénite de plomb
Beryllium nitrate	Arsénite de potassium
Beryllium powder	Arsénite de sodium
Bordeaux arsenite	Atrazine
Bromine	Azinphos-méthyl (guthion)
Bromine penta or trifluoride	Benzène
Bromoacetic acid, solid or solution	Benzidine
Bromoacetone	Benzoate d'ammonium
Bromobenzyl cyanide	Benzoate de mercure
Brucine	Benzonitrile
n-Butyl acetate	Béryllium en poudre
sec-Butyl acetate	Bicarbonate d'ammonium
Butylamine	Bichromate d'ammonium
Butyl benzyl phthalate	Bichromate de potassium
n-Butyl phthalate	Bifluorure d'ammonium
n-Butyric acid	Bifluorure de sodium
Cacodylic acid	Bisulfite d'ammonium
Cadmium acetate	Bisulfite de mercure
Cadmium bromide	Bisulfite de sodium
Cadmium chloride	Borate de zinc
Calcium arsenate	Brome
Calcium arsenite	Bromoacétone
Calcium carbide	Bromure d'acétyle
Calcium chromate	Bromure d'arsenic
Calcium cyanide	Bromure de cadmium
Calcium dodecylbenzene sulphonate	Bromure de cobalt (II)
Calcium hydroxide	Bromure de cyanogène
Calcium hypochlorite	Bromure de mercure
Calcium oxide	Bromure de méthyle et dibromure d'éthylamyle (mélanges)

Captan	Bromure de zinc
Carbaryl (sevin)	Brucine
Carbofuran	Butylamine
Carbon disulphide	Captan
Carbon tetrachloride	Carbamate d'ammonium
Chlordane	Carbaryl (sevin)
Chlorine	Carbofuranne
Chloroacetaldehyde	Carbonate d'ammonium
Chloroacetone	Carbonate de zinc
m-,o-,p-Chloroanilines	Carbure de calcium
Chlorobenzene	Chlordane
Chloro-dinitrobenzene	Chlore
Chlorofenvinphos	Chlorfenvinphos
Chloroform	Chloroacétaldéhyde
Chloronitrobenzenes	Chloroacétone
Chlorophenyl trichlorosilane	o-,m-,p-Chloroanilines
Chloropicrin and mixtures	Chlorobenzène
Chloroprene	Chlorodinitrobenzène
Chlorosulphonic acid	Chloroforme
Chlorpyrifos	Chloronitrobenzènes
Chromic acetate	Chlorophényltrichlorosilane
Chromic acid	Chloropicrine et mélanges
Chromic sulphate	Chloroprène
Chromous chloride	Chlorpyrifos
Cobaltous bromide	Chlorure d'acétyle
Cobaltous formate	Chlorure d'allyle
Cobaltous sulphamate	Chlorure d'ammonium
Copper cyanide	Chlorure d'ammonium et de zinc
Coumaphos	Chlorure de benzoyle
Cresol (mixed isomers)	Chlorure de benzyle
Cresylic acid	Chlorure de béryllium
Crotonaldehyde	Chlorure de cadmium
Cupric acetate	Chlorure de chrome (II)
Cupric acetoarsenite	Chlorure de cuivre (II)
Cupric arsenite	Chlorure de cyanogène
Cupric chloride	Chlorure de fer (II)
Cupric nitrate	Chlorure de fer (III)
Cupric oxalate	Chlorure de mercure et d'ammonium
Cupric sulphate	Chlorure de mercure (II)
Cupric sulphate, ammoniated	Chlorure de nickel
Cupric tartrate	Chlorure de plomb
Cupriethylene diamine	Chlorure de vinyle
Cyanogen bromide	Chlorure de vinylidène
Cyanogen chloride	Chlorure de zinc
Cyclohexane	Chromate d'ammonium
2,4-D acid and esters	Chromate de calcium
DDT	Chromate de lithium
Diazinon	Chromate de potassium
Dicamba	Chromate de sodium
Dichlobenil	Chromate de strontium
Dichlone	Citrate d'ammonium
Dichloroanilines	Citrate de fer (III) et d'ammonium
Dichlorobenzenes	Composés minéraux du mercure

Dichlorophenyltrichlorosilane	Coumaphos
Dichloropropane	Crésol (isomères mélangés)
Dichloropropene	Crotonaldéhyde
Dichloropropene—Dichloropropane (mixed)	Cupriéthylènediamine
2,2-Dichloropropionic acid	Cyanure de baryum
Dichlorvos	Cyanure de bromobenzyle
Dieldrin	Cyanure de calcium
Diethylamine	Cyanure de cuivre
Diethyl sulphate	Cyanure d'hydrogène
Dimethoate	Cyanure de mercure (II)
Dimethyl acetamide	Cyanure de mercure (II) et de potassium
Dimethylamine	Cyanure de nickel
Dimethyl sulphate	Cyanure de plomb
Dinitroaniline	Cyanure de potassium
Dinitrobenzene	Cyanure de sodium
4,6-Dinitro-o-cresol	Cyanure de zinc
Dinitrophenols	Cyclohexane
Dinitrotoluenes	DDT
1,4-Dioxane	Diazinon
Diphenylchloroarsine	Dibromoéthane
Diphenyl/Diphenyl oxide mixtures	Dicamba
Diphenyl methane	Dichlobénil
Diphenylamine chloroarsine	Dichlone
Diquat	Dichloroanilines
Disulfoton	Dichlorobenzènes
Diuron	Dichloroéthane
Dodecyl benzene sulphonic acid	Dichlorophényltrichlorosilane
EDTA	Dichloropropane
Endosulfan	Dichloropropène
Endrin	Dichloropropène / Dichloropropane (mélanges)
Epichlorohydrin	Dichlorvos
Ethion	Dieldrine
Ethyl benzene	Diéthylamine
Ethyl dichloroarsine	Diisocyanate de toluène
Ethylene chlorohydrin	Diméthoate
Ethylene diamine	Diméthylacétamide
Ethylene dibromide	Diméthylamine
Ethylene dichloride	Dinitroaniline
Ethyleneimine	Dinitrobenzène
Fentin acetate	4,6-Dinitro-o-crésol
Ferric ammonium citrate	Dinitrophénols
Ferric ammonium oxalate	Dinitrotoluènes
Ferric arsenate	1,4-Dioxane
Ferric arsenite	Dioxyde d'azote
Ferric chloride	Diphénylaminechloroarsine
Ferric fluoride	Diphénylchloroarsine
Ferric nitrate	Diphényle/oxyde de diphényle (mélanges)
Ferric sulphate	Diphénylméthane
Ferrous ammonium sulphate	Diquat
Ferrous arsenate	Disulfoton
Ferrous chloride	Disulfure d'arsenic
Ferrous sulphate	Disulfure de carbone
Formaldehyde	Dithiopyrophosphate de tétraéthyle

Formic acid	Diuron
Fumaric acid	Dodécylbenzènesulfonate de calcium
Furfural	Dodécylbenzènesulfonate d'isopropylamine
Heptachlor	Dodécylbenzènesulfonate de sodium
Hexachlorobutadiene	Dodécylbenzènesulfonate de triéthanolammonium
Hexachlorocyclopentadiene	EDTA
Hexaethyltetraphosphate	Endosulfan
Hydrazine	Endrine
Hydrochloric acid	Epichlorhydrine
Hydrofluoric acid	Esters de 2,4,5-T
Hydrogen cyanide	Esters de 2,4,5-TP
Hydrogen sulphide	Ethion
Isoprene	Ethylbenzène
Isopropanolamine dodecylbenzenesulphonate	Ethyldichloroarsine
Kelthane	Ethylènechlorhydrine
Kepone	Ethylènediamine
Lead acetate	Ethylèneimine
Lead arsenate	Fluoborate d'ammonium
Lead arsenite	Fluoborate de plomb
Lead chloride	Fluorure d'ammonium
Lead cyanide	Fluorure de béryllium
Lead fluoborate	Fluorure de fer (III)
Lead fluoride	Fluorure de plomb
Lead iodide	Fluorure de sodium
Lead nitrate	Fluorure de zinc
Lead stearate	Fluorure de zirconium et de potassium
Lead sulphate	Formaldéhyde
Lead sulphide	para-Formaldéhyde
Lead thiocyanate	Formiate de cobalt (II)
Lindane	Formiate de zinc
Lithium chromate	Furfural
London purple	Gluconates de mercure
Magnesium arsenate	Heptachlore
Malathion	Hexachlorocyclopentadiène
Maleic acid	Hexachlorobutadiène
Maleic anhydride	Hydrazine
Mercaptodiméthur	Hydrosulfite de sodium
Mercuric acetate	Hydrosulfite de zinc
Mercuric arsenate	Hydroxyde d'ammonium
Mercuric chloride	Hydroxyde de calcium
Mercuric cyanide	Hydroxyde de nickel
Mercuric nitrate	Hydroxyde de potassium (potasse caustique)
Mercuric potassium cyanide	Hydroxyde de sodium (soude caustique)
Mercuric sulphate	Hypochlorite de calcium
Mercuric thiocyanate	Hypochlorite de sodium
Mercurous nitrate	Iodure de mercure
Mercurous sulphate	Iodure de mercure et de potassium
Mercury alkyl	Iodure de plomb
Mercury ammonium chloride	Isoprène
Mercury benzoate	Kelthane
Mercury bisulphate	Képone
Mercury bromide	Lactate d'antimoine
Mercury compounds, organic	Lindane

Mercury gluconates	Malathion
Mercury iodide	Mercaptodiméthur
Mercury oxycyanide	Mercure-alkyle
Mercury potassium iodide	Méthacrylate de méthyle
Methoxychlor	Méthoxychlore
Methyl bromide and ethyl amyl dibromide mixtures	Méthylate de sodium
Methyl mercaptan	Méthylmercaptan
Methyl methacrylate	Méthylparathion
Methyl parathion	Mévinphos
Mevinphos	Mexacarbate
Mexacarbate	Monochlorure de soufre
Monoethylamine	Monoéthylamine
Monomethylamine	Monométhylamine
Mononitrobenzene	Mononitrobenzène
Naled	Naled
Naphthalene (molten)	Naphtalène (fondu)
beta-Naphthylamines	bêta-Naphtylamines
Naphthenic acids	Naphtylthiourée
Naphthylthiourea	Nickel-tétracarbonyle
Nickel ammonium sulphate	Nicotine
Nickel chloride	Nicotine composés et préparations
Nickel cyanide	Nitrate d'argent
Nickel hydroxide	Nitrate d'uranyle
Nickel nitrate	Nitrate de béryllium
Nickel sulphate	Nitrate de cuivre (II)
Nickel tetracarbonyl	Nitrate de fer (III)
Nicotine	Nitrate de mercure (I)
Nicotine compounds and preparations	Nitrate de mercure (II)
Nitric acid	Nitrate de nickel
Nitroanilines	Nitrate de plomb
o-Nitrobenzenes	Nitrate de zinc
Nitrogen dioxide	Nitrate de zirconium
Nitrophenol	Nitrite de sodium
Nitrotoluene	Nitroanilines
Nitroxylenes	o-Nitrobenzènes
Osmium tetroxide	Nitrophénol
Paraformaldehyde	Nitrotoluène
Paraquat	Nitroxylènes
Parathion	Oxalate d'ammonium
Pentachloroethane	Oxalate de cuivre (II)
Pentachlorophenol	Oxalate de fer (III) et d'ammonium
Perchloromethyl mercaptan	Oxychlorure de phosphore
Phenol	Oxycyanure de mercure
Phorate	Oxyde de calcium
Phosgene	Oxyde de propylène
Phosphamidon	Oxyde de sélénium
Phosphoric acid	Paraquat
Phosphorus	Parathion
Phosphorus oxychloride	Penta ou trifluorure de brome
Phosphorus pentasulphide	Pentachloroéthane
Phosphorus trichloride	Pentachlorophénate de sodium
Polychlorinated biphenyls	Pentachlorophénol
Potassium arsenate	Pentachlorure d'antimoine

Potassium arsenite	Pentasulfure de phosphore
Potassium bichromate	Pentoxyde d'arsenic
Potassium chromate	Pentoxyde de vanadium
Potassium cyanide	Perchlorométhylmercaptan
Potassium hydroxide (caustic potash)	Permanganate de potassium
Potassium permanganate	Phénol
Propargite	Phénolsulfonate de zinc
beta-Propiolactone	Phorate
Propionic acid	Phosgène
Propionic anhydride	Phosphamidon
Propylene oxide	Phosphate de disodium
Pyrethrins	Phosphate de tricrésyle
Quinoline	Phosphate de trisodium
Resorcinol	Phosphate de trixylényle
Selenium oxide	Phosphore
Silver nitrate	Phosphure de zinc
Sodium	Phtalate de butyle
Sodium arsenate	Phtalate de butyle et de benzyle
Sodium arsenite	Plomb-tétraéthyle
Sodium bichromate solution	Plomb-tétraméthyl
Sodium bifluoride	Polychlorobiphényles
Sodium bisulphite	Pourpre de Londres (London purple)
Sodium chromate	Poussières de cheminée arsenicales
Sodium cyanide	Propargite
Sodium dodecylbenzene sulphonate	bêta-Propiolactone
Sodium fluoride	Pyréthrine
Sodium hydrosulphide	Pyrophosphate de tétraéthyle
Sodium hydroxide (caustic soda)	Quinoléine
Sodium hypochlorite	Résorcinol
Sodium methylate	Sélénite de sodium
Sodium nitrite	Sels de 2,4,5-T
Sodium pentachlorophenate	Silicofluorure d'ammonium
Sodium phosphate (dibasic)	Silicofluorure de zinc
Sodium phosphate (tribasic)	Sodium
Sodium selenite	Solution de bichromate de sodium
Strontium chromate	Stéarate de plomb
Strychnine	Strychnine
Styrene	Styrène
Styrene monomer	Styrène (monomère)
Sulphuric acid	Sulfamate d'ammonium
Sulphur monochloride	Sulfamate de cobalt (II)
2,4,5-T acid	Sulfate d'aluminium
2,4,5-T amines	Sulfate d'ammonium et de nickel
2,4,5-T esters	Sulfate de chrome (III)
2,4,5-T salts	Sulfate de cuivre (II)
2,4,5-TP acid	Sulfate de cuivre (II) ammoniacal
2,4,5-TP acid esters	Sulfate de diéthyle
TDE	Sulfate de diméthyle
Tetraethyl dithiopyrophosphate	Sulfate de fer (II)
Tetraethyl lead	Sulfate de fer (II) et d'ammonium
Tetraethyl pyrophosphate	Sulfate de fer (III)
Tetramethyl lead	Sulfate de mercure (I)
Thallium sulfate	Sulfate de mercure (II)

Toluene	Sulfate de nickel
Toluene diisocyanate	Sulfate de plomb
Toxaphene	Sulfate de thallium
Trichlorfon	Sulfate de vanadium
1,2,4-Trichlorobenzene	Sulfate de zinc
Trichloroethylene	Sulfate de zirconium
Trichlorophenol	Sulfite d'ammonium
Tricresyl phosphate	Sulfite de plomb
Triethanolamine dodecylbenzene sulphonate	Sulfure d'ammonium
Triethylamine	Sulfure d'hydrogène
Trimethylamine	Tartrate d'ammonium
Trixylenyl phosphate	Tartrate d'antimoine et de potassium
Uranyl acetate	Tartrate de cuivre (II)
Uranyl nitrate	TDE
Vanadium pentoxide	Tétrachlorure de carbone
Vanadium sulphate	Tétrachlorure de zirconium
Vinyl acetate	Tétraphosphate d'hexaéthyle
Vinyl chloride	Tétroxyde d'osmium
Vinylidene chloride	Thiocyanate d'ammonium
Warfarin	Thiocyanate de mercure (II)
Xylenes (mixed isomers)	Thiocyanate de plomb
Xylenols	Thiosulfate d'ammonium
Zinc acetate	Toluène
Zinc ammonium chloride	Toxaphène
Zinc borate	Tribromure d'antimoine
Zinc bromide	Trichlorfon
Zinc carbonate	1,2,4-Trichlorobenzène
Zinc chloride	Trichloroéthylène
Zinc cyanide	Trichlorophénol
Zinc fluoride	Trichlorure d'antimoine
Zinc formate	Trichlorure d'arsenic
Zinc hydrosulphite	Trichlorure de phosphore
Zinc nitrate	Triéthylamine
Zinc phenol sulphonate	Trifluorure d'antimoine
Zinc phosphide	Triméthylamine
Zinc silicofluoride	Trioxyde d'antimoine
Zinc sulphate	Trioxyde d'arsenic
Zirconium nitrate	Trisulfure d'arsenic
Zirconium potassium fluoride	Warfarine
Zirconium sulphate	Xylènes (mélange d'isomères)
Zirconium tetrachloride	Xylénols

SCHEDULE 2
(Paragraph 36(2)(a))

DECLARATION FOR A SHIP THAT IS IN WATERS SOUTH OF THE 60TH PARALLEL OF NORTH LATITUDE

Under subparagraph 660.2(2)(c)(i) of the *Canada Shipping Act*, I declare that
(a) with respect to pollution insurance coverage, the ship's insurer is:

(Name, address, phone number)

(b) for the purposes of paragraph 660.2(2)(b) of the *Canada Shipping Act*, I have an arrangement with the response organization known as:

(Name of response organization)

(c) the arrangement is in respect of _____ tonnes of oil and in respect of the following waters:

(waters in which the ship is operating)

(d) for the purposes of subparagraph 660.2(2)(c)(iii) of the *Canada Shipping Act*

(i) the following persons are authorized to implement the arrangement described in paragraph (b):

(Name, telephone, fax or telex number)

(Name, telephone, fax or telex number)

(If required, attach additional pages)

(ii) the following persons are authorized to implement the shipboard oil pollution emergency plan or the shipboard marine pollution emergency plan:

(Name, telephone, fax or telex number)

(Name, telephone, fax or telex number)

(If required, attach additional pages)

(Signed by the master or owner)

(Date)

ANNEXE 2
(alinéa 36(2)a))

DÉCLARATION VISANT UN NAVIRE QUI SE TROUVE DANS LES EAUX SITUÉES AU
SUD DU 60° PARALLÈLE DE LATITUDE NORD

En vertu du sous-alinéa 660.2(2)c)(i) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, je déclare que :

a) l'assureur du navire pour l'assurance contre la pollution est le suivant :

(Nom, adresse, numéro de téléphone)

b) conformément à l'alinéa 660.2(2)b) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, j'ai conclu une entente avec l'organisme d'intervention suivant :

(Nom de l'organisme d'intervention)

c) la quantité d'hydrocarbures visée par l'entente est de _____ tonnes métriques et les eaux visées sont

(Eaux où le navire effectue une activité maritime)

d) en vertu du sous-alinéa 660.2(2)c)(iii) de la *Loi sur la marine marchande du Canada* :

(i) les personnes ci-après sont autorisées à mettre en œuvre l'entente visée à l'alinéa b) :

(Nom, numéro de téléphone, de télécopieur ou de télex)

(Nom, numéro de téléphone, de télécopieur ou de télex)

(Au besoin, joindre d'autres pages)

(ii) les personnes suivantes sont autorisées à mettre en œuvre le plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures ou le plan d'urgence contre la pollution des mers :

(Nom, numéro de téléphone, de télécopieur ou de télex)

(Nom, numéro de téléphone, de télécopieur ou de télex)

(Au besoin, joindre d'autres pages)

(Signature du capitaine ou du propriétaire)

(Date)

SCHEDULE 3
(Paragraph 36(2)(b))

DECLARATION FOR A SHIP THAT IS IN WATERS NORTH OF THE 60TH PARALLEL OF NORTH LATITUDE

Under subparagraph 660.2(2)(c)(i) of the *Canada Shipping Act*, I declare that, with respect to pollution insurance coverage, the ship's insurer is:

(Name, address telephone, and fax or telex number)

(Signed by the master or owner)

(Date)

ANNEXE 3
(alinéa 36(2)b))

DÉCLARATION VISANT UN NAVIRE QUI SE TROUVE DANS LES EAUX SITUÉES AU NORD
DU 60° PARALLÈLE DE LATITUDE NORD

En vertu du sous-alinéa 660.2(2)c)(i) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, je déclare que l'assureur du navire contre la pollution est le suivant :

(Nom, adresse, numéro de téléphone, de télécopieur ou de télex)

(Signature du capitaine ou du propriétaire)

(Date)

SCHEDULE 4
(Section 115)

ANNEXE 4
(article 115)

DESIGNATED SEWAGE AREAS

ZONES DÉSIGNÉES POUR LES EAUX USÉES

Item	Name and Location Reference of Body of Water (<i>Gazetteer of Canada</i> reference system)
<i>British Columbia</i>	
1.	Shuswap Lake (50°56'N, 119°17'W), north of Salmon Arm
2.	Mara Lake (50°47'N, 119°00'W), east of Salmon Arm
3.	Okanagan Lake (49°45'N, 119°44'W), west of Kelowna
4.	Christina Lake (49°07'N, 118°15'W), east of Grand Forks
5.	Horsefly Lake (52°23'N, 121°10'W), east of Horsefly
6.	Kalamalka Lake (50°10'N, 119°21'W), south of Vernon
7.	Pilot Bay (49°38'20"N, 116°52'15"W), Kootenay Lake east of Nelson
8.	Stuart Lake (54°36'N, 124°40'W), northwest of Fort St. James. Portion of the lake south of Jennie Chow Island (District Lot 7114, Coast Land District), including a three-kilometer buffer from the mouth of the Tachie River
9.	Carrington Bay (50°09'N, 125°00'W), on the northwest coast of Cortes Island, in the Strait of Georgia. All water east of a line extending from the southern point of land to the northern point of land at the mouth of Carrington Bay, including Carrington lagoon
10.	Cortes Bay (50°04'N, 124°55'W), on the east coast of Cortes Island, in the Strait of Georgia. All water west of a line drawn across the narrowest point of the harbour entrance
11.	Manson's Landing and Gorge Harbour (50°04'N, 124°59'W), on the southwest coast of Cortes Island, in the Strait of Georgia. All water east of a line extending from the southern boundary of Manson's Landing Provincial Park to the western headland defining the entrance to Gorge Harbour, including Manson's Landing Provincial Marine Park, Deadman Island and Gorge Harbour
12.	Montague Harbour (48°53'N, 123°24'W), on the southwest coast of Galiano Island, in the Strait of Georgia. Northern approach: all water south of a line southeast from Ballingall Islet to Galiano Island and east of a line from Ballingall Islet to Wilmot Head on Parker Island. Western approach: all water east of a line connecting Parker Island to Philmore Point on Galiano Island, including Julia Island. Montague Harbour includes Montague Harbour Marine Provincial Park
13.	Pilot Bay (49°12'N, 123°51'W), Gabriola Island, on the north coast of Gabriola Island, in the Strait of Georgia, east of Nanaimo. All water south of a line extending east from Tinson Point to the main shoreline of Gabriola Island, including the marine area within Gabriola Sands Provincial Park
14.	Prideaux Haven (50°09'N, 124°41'W), in Desolation Sound, northeast of Lund. All marine waters in the area within the following boundaries: from a point located at a bearing of 263° and a distance of 2,080 m from the southwest corner of District Lot 4354, Group One, New Westminster District, along a line drawn directly north at a distance of 350 m to the southeasterly shores of Eveleigh Island, thence along the said southeasterly shores to the most easterly point of said Island, at Lucy Point, thence on a bearing of 77° and a distance of 1,180 m to Coplestone Point, thence along the shores of Laura Cove, Melanie Cove, the southeasterly shores of Prideaux Haven and Eveleigh Anchorage to the point of commencement
15.	Roscoe Bay (50°10'N, 124°46'W). All marine waters of a bay on the east side of West Redonda Island, including all water west of a line drawn due north from Marylebone Point to the opposite shore on West Redonda Island
16.	Smuggler Cove (49°31'N, 123°58'W). The cove lies to the southwest of Secret Cove. All marine water east of a line drawn from the westernmost point of Isle Capri to the westernmost point of Wibraham Point enclosed within the boundaries of Smuggler Cove Marine Park
17.	Squirrel Cove (50°08'N, 124°55'W), on the east coast of Cortes Island, in the Strait of Georgia. All water in the basin northwest of Protection Island
<i>Manitoba</i>	
18.	Red River, from Canada - USA border to Lake Winnipeg
19.	Assiniboine River, from Red River upstream to St. James Bridge in the city of Winnipeg

Article	Nom et emplacement de l'étendue d'eau (système de référence du Répertoire géographique du Canada)
<i>Colombie-Britannique</i>	
1.	Lac Shuswap (50°56' N., 119°17' O.), au nord de Salmon Arm
2.	Lac Mara (50°47' N., 119°00' O.), à l'est de Salmon Arm
3.	Lac Okanagan (49°45' N., 119°44' O.), à l'ouest de Kelowna
4.	Lac Christina (49°07' N., 118°15' O.), à l'est de Grand Forks
5.	Lac Horsefly (52°23' N., 121°10' O.), à l'est de Horsefly
6.	Lac Kalamalka (50°10' N., 119°21' O.), au sud de Vernon
7.	Baie Pilot (49°38'20" N., 116°52'15" O.), lac Kootenay à l'est de Nelson
8.	Lac Stuart (54°36' N., 124°40' O.), au nord-ouest de Fort St. James. La partie du lac située au sud de l'île Jennie Chow (lot du district n° 7114, district de Coast Land), y compris une zone tampon de trois kilomètres à partir de l'embouchure de la rivière Tachie
9.	Baie Carrington (50°09' N., 125°00' O.), sur la côte nord-ouest de l'île Cortes, dans le détroit de Georgia. Toutes les eaux à l'est d'une ligne s'étendant de la pointe sud des terres jusqu'à la pointe nord des terres à l'embouchure de la baie Carrington, y compris la lagune Carrington
10.	Baie Cortes (50°04' N., 124°55' O.), sur la côte est de l'île Cortes, dans le détroit de Georgia. Toutes les eaux à l'ouest d'une ligne traversant l'entrée du havre au point le plus étroit
11.	Manson's Landing et la baie Gorge Harbour (50°04' N., 124°59' O.), sur la côte sud-ouest de l'île Cortes, dans le détroit de Georgia. Toutes les eaux à l'est d'une ligne allant de la limite sud du parc provincial Manson's Landing jusqu'au promontoire ouest qui définit l'entrée de la baie Gorge Harbour, y compris le parc provincial marin Manson's Landing, l'île Deadman et la baie Gorge Harbour
12.	Baie Montague Harbour (48°53' N., 123°24' O.), sur la côte sud-ouest de l'île Galiano dans le détroit de Georgia. Voie du nord : toutes les eaux au sud de la ligne allant de l'îlot Ballingall vers le sud-est jusqu'à l'île Galiano et à l'est de la ligne allant de l'îlot Ballingall au cap Wilmot sur l'île Parker. Voie de l'ouest : toutes les eaux à l'est de la ligne joignant l'île Parker à la pointe Philmore sur l'île Galiano, y compris l'île Julia et le parc provincial marin Montague Harbour
13.	Baie Pilot (49°12' N., 123°51' O.), l'île Gabriola, sur la côte nord de l'île Gabriola, dans le détroit de Georgia, à l'est de Nanaimo. Toutes les eaux au sud de la ligne s'étendant vers l'est de la pointe Tinson jusqu'au rivage principal de l'île Gabriola, y compris la zone maritime du parc provincial Gabriola Sands
14.	Baie Prideaux Haven (50°09' N., 124°41' O.), dans Desolation Sound, au nord-est de Lund. Toutes les eaux maritimes de la zone ainsi délimitée : d'un point situé à un repère de 263° et à une distance de 2 080 m de l'angle sud-ouest du lot de district n° 4354, groupe un, district de New Westminster, suivant la ligne tirée franc nord à une distance de 350 m jusqu'aux rivages sud-est de l'île Eveleigh, de là, le long de ces rivages jusqu'au point le plus à l'est de cette île, à la pointe Lucy, de là à un repère de 77° et à une distance de 1 180 m jusqu'à la pointe Coplestone, de là le long des rivages de l'anse Laura et de l'anse Melanie, les rives sud-est de la baie Prideaux Haven et du mouillage Eveleigh jusqu'au point de départ
15.	Baie Roscoe (50°10' N., 124°46' O.). Toutes les eaux maritimes d'une baie sur la côte est de l'île West Redonda, y compris toutes les eaux à l'ouest d'une ligne tirée franc nord à partir de la pointe Marylebone jusqu'à la rive opposée sur l'île West Redonda
16.	Anse Smuggler (49°31' N., 123°58' O.), au sud-ouest de Secret Cove. Toutes les eaux maritimes à l'est d'une ligne tirée du point le plus à l'ouest de l'île Capri jusqu'au point le plus à l'ouest de la pointe Wibraham comprise dans les limites du parc marin Smuggler Cove
17.	L'anse Squirrel (50°08' N., 124°55' O.), sur la côte est de l'île Cortes, dans le détroit de Georgia. Toutes les eaux du bassin nord-ouest de l'île Protection
<i>Manitoba</i>	
18.	La rivière Rouge, de la frontière du Canada et des États-Unis au lac Winnipeg
19.	La rivière Assiniboine, en amont de la rivière Rouge au pont St. James, dans la ville de Winnipeg

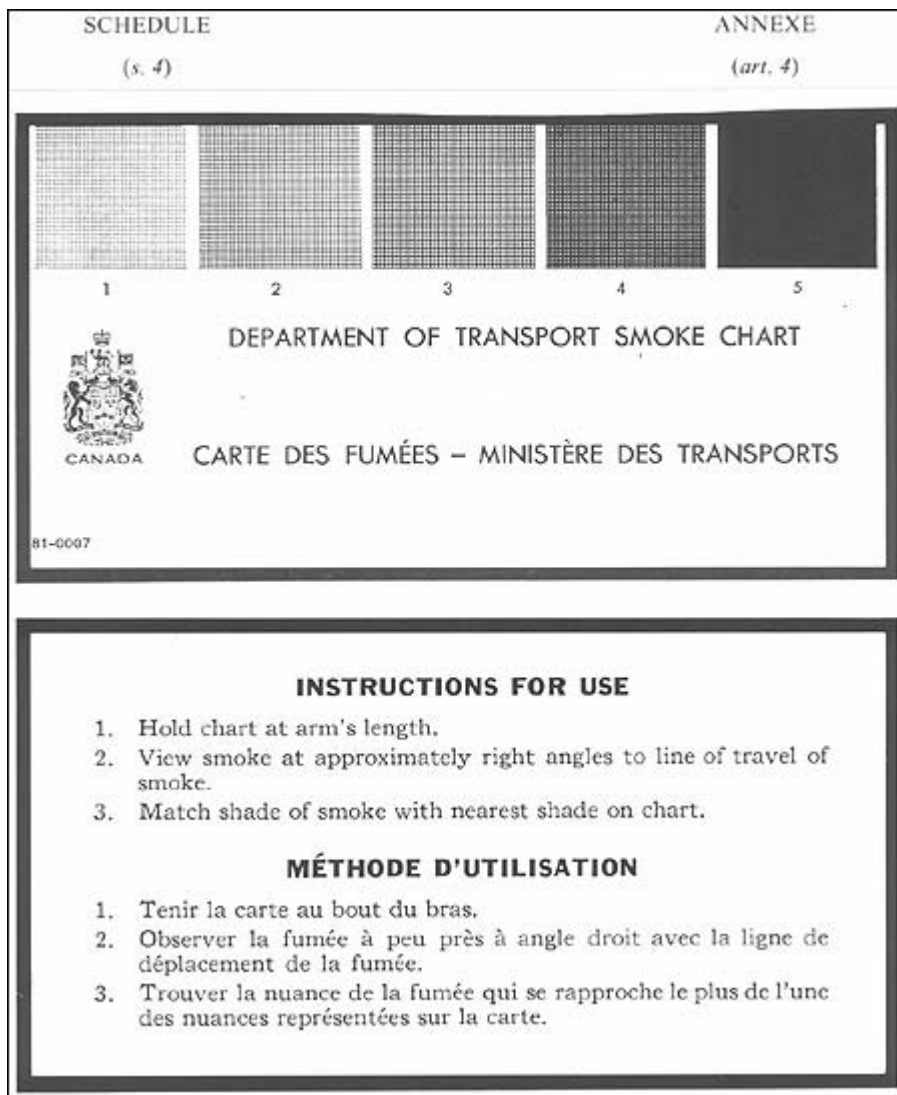
Item	Name and Location Reference of Body of Water (<i>Gazetteer of Canada</i> reference system)	Article	Nom et emplacement de l'étendue d'eau (système de référence du <i>Répertoire géographique du Canada</i>)
20.	Shoal Lake, Manitoba portion (49°37'N, 95°10'W)	20.	Lac Shoal, pour la partie située au Manitoba (49°37' N., 95°10' O.)
21.	Gimli Harbour within limits of the breakwater (50°38'N, 96°59'W)	21.	Havre de Gimli dans les limites du brise-lames (50°38' N., 96°59' O.)
	<i>Nova Scotia</i>		<i>Nouvelle-Écosse</i>
22.	Bras d'Or Lake (45°50'N, 60°50'W) and all connected waters inside a line joining Carey Point to Noir Point in Great Bras d'Or, southwards of Alder Point in Little Bras d'Or and northwards of the seaward end of St. Peters Canal	22.	Lac Bras d'Or (45°50' N., 60°50' O.), et toutes les eaux attenantes en deçà d'une ligne tirée à partir de la pointe Carey jusqu'à la pointe Noir dans le Great Bras d'Or, au sud de la pointe Alder dans le Little Bras d'Or et au nord de l'extrémité du canal St. Peters qui donne sur le large

SCHEDULE 5
(*Subsection 163(1)*)

ANNEXE 5
(*paragraphe 163(1)*)

SMOKE CHART

CARTE DES FUMÉES



SCHEDULE 6
(Section 174)

ANNEXE 6
(article 174)

CONTROLS ON ANTI-FOULING SYSTEMS

MESURES DE CONTRÔLE DES SYSTÈMES
ANTISALISSURE

Column 1	Column 2	Column 3	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3		
Item	Anti-Fouling System	Control Measures	Effective Date	Article	Système antisalissure	Mesures de contrôle	Date de la prise d'effet de la mesure
1.	Organotin compounds which act as biocides in anti-fouling systems	Ships shall not apply or re-apply such compounds	January 1, 2003	1.	Composés organostanniques agissant en tant que biocides dans les systèmes antisalissure	Il est interdit aux navires d'appliquer ou de réappliquer ces composés	1 ^{er} janvier 2003
2.	Organotin compounds which act as biocides in anti-fouling systems	Ships either (a) shall not bear such compounds on their hulls or external parts or surfaces; or (b) shall bear a coating that forms a barrier to such compounds leaching from the underlying non-compliant anti-fouling systems	January 1, 2008	2.	Composés organostanniques agissant en tant que biocides dans les systèmes antisalissure	Les navires, selon le cas : a) ne doivent pas avoir de tels composés sur leur coque ou sur leurs parties ou surfaces extérieures; b) doivent avoir un revêtement qui forme une protection empêchant la lixiviation des composés provenant des systèmes antisalissure sous-jacents non conformes	1 ^{er} janvier 2008

SCHEDULE 7
(Subsection 176(5))

DECLARATION ON ANTI-FOULING SYSTEM

DECLARATION ON ANTI-FOULING SYSTEM

Drawn up under the
International Convention on the Control of
Harmful Anti-Fouling Systems on Ships, 2001
(Anti-Fouling Systems Convention)

Name of ship _____

Distinctive number or letters _____

Port of registry _____

Length _____

Gross tonnage _____

IMO number (if applicable) _____

I declare that the anti-fouling system used on this ship complies with Annex 1 to the Anti-Fouling Systems Convention.

(Date)

(Signature of owner)

Endorsement of anti-fouling systems applied

Types of anti-fouling systems used and dates of application

(Date)

(Signature of owner)

Types of anti-fouling systems used and dates of application

(Date)

(Signature of owner)

ANNEXE 7
(paragraphe 176(5))

DÉCLARATION RELATIVE AU SYSTÈME ANTISALISSURE

Déclaration relative au système antisalissure
Établie en vertu de la
Convention internationale de 2001 sur le contrôle
des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires
(Convention sur le contrôle des systèmes antisalissure)

Nom du navire _____

Numéro ou lettres distinctifs _____

Port d'immatriculation _____

Longueur _____

Jauge brute _____

Numéro OMI (le cas échéant) _____

Je déclare que le système antisalissure utilisé sur le navire est conforme à l'Annexe 1 de la Convention sur le contrôle des systèmes antisalissure.

(Date)

(Signature du propriétaire)

Attestation de systèmes antisalissure appliqués

Types de systèmes antisalissure utilisés et dates d'application

(Date)

(Signature du propriétaire)

Types de systèmes antisalissure utilisés et dates d'application

(Date)

(Signature du propriétaire)

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

Section 4 of the *Regulations for the Prevention of Pollution from Ships and for Dangerous Chemicals* (the Regulations) prescribes the substances that are pollutants for the purposes of the application of Part XV of the *Canada Shipping Act* (CSA). The prescribed pollutants include oil and any oily mixture, any noxious liquid substance, any pollutant listed in Schedule 1 to the Regulations, sewage and sewage sludge, any organotin compounds, and garbage. Stakeholders are conscious of the importance of protecting the marine environment and of eliminating the deliberate, negligent or accidental discharge of pollutants from ships. Principally, the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (Pollution Convention) addresses the control of pollution of the seas by ships. The International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems on Ships, 2001, also known as the Anti-Fouling Systems Convention (AFS Convention), addresses the specific issue of harmful substances that are released by anti-fouling systems on ships. Regulations to control pollution from ships have been in place across Canada; however, they were not consistent with the new Pollution Convention, Annex 1 and Annex 2 provisions that have come into force recently and did not address anti-fouling systems.

Therefore, these Regulations:

1. replace previous pollution prevention regulations made pursuant to the CSA;
2. incorporate new provisions in order to conclude accession to Annex IV (sewage), Annex V (garbage), and Annex VI (air) of the Pollution Convention; and
3. incorporate new provisions in order to accede to the AFS Convention.

The Regulations promote the elimination of deliberate, negligent or accidental discharge of ship-source pollutants from ships into the marine environment and the safe operation of chemical tankers. The Regulations are a replacement and consolidation of previous CSA regulatory requirements that provide a consistent regulatory regimen of national application and incorporate requirements that will permit accession by Canada to the AFS Convention and the optional annexes IV, V, and VI of the Pollution Convention.

The Regulations are divided into four Parts: Part 1 contains general provisions; Part 2 contains specific provisions; Part 3 contains requirements for 5 parts per million (ppm) bilge alarms; and Part 4 contains provisions for the repeal of previous regulations and the coming into force provisions of the Regulations. Part 2 is further divided into seven Divisions as follows: Oil, Noxious Liquid Substances and Dangerous Chemicals; Pollutant Substances; Sewage; Garbage; Air; and Anti-Fouling Systems. These Divisions mirror the format of the Pollution Convention with the exception of Divisions 3 and 7. In this regard, Division 3 reflects the provisions of the previous *Pollutant Substances*

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

Les polluants désignés en application de la partie XV de la *Loi sur la marine marchande du Canada* (LMMC) figurent à l'article 4 du *Règlement sur la prévention de la pollution par les navires et sur les produits chimiques dangereux* (le Règlement). Les polluants désignés sont les hydrocarbures et tout mélange d'hydrocarbures, toute substance liquide nocive, tout polluant qui figure à l'annexe 1 du Règlement, les eaux usées et les boues d'épuration, tous les composés organostanniques et les ordures. Les intervenants savent qu'il est important de protéger l'environnement marin et de réduire la pollution liée à l'exploitation des navires et causée par les rejets délibérés, négligents et accidentels de polluants par les navires. La Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (Convention sur la pollution des mers) est le principal instrument visant le contrôle de la pollution des mers par les navires. La Convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires, aussi connue comme la Convention sur le contrôle des systèmes antisalissure (Convention AFS), vise les substances nocives qui sont rejetées par les systèmes antisalissure sur les navires. Des règlements visant à contrôler la pollution causée par les navires étaient déjà établis au Canada; cependant, ils n'étaient pas harmonisés avec les nouvelles dispositions des Annexes 1 et 2 de la Convention sur la pollution des mers qui sont entrées en vigueur récemment et ils ne traitaient pas des systèmes antisalissure.

Par conséquent, le présent règlement

1. remplace les règlements antérieurs sur la prévention de la pollution pris en vertu de la LMMC;
2. intègre de nouvelles dispositions afin de permettre l'adhésion à l'Annexe IV (eaux usées), à l'Annexe V (ordures) et à l'Annexe VI (atmosphère) de la Convention sur la pollution des mers;
3. intègre de nouvelles dispositions en vue de permettre l'adhésion à la Convention AFS.

Le Règlement favorise l'élimination des rejets délibérés, négligents ou accidentels de polluants provenant des navires dans l'environnement marin ainsi que l'exploitation sécuritaire des navires transportant des produits chimiques. Le Règlement comprend des exigences réglementaires antérieures à la LMMC et de nouvelles exigences et établit un régime uniforme de réglementation en vue de l'application à l'échelle nationale; en outre, il intègre les dispositions qui permettront au Canada d'adhérer à la Convention AFS ainsi qu'aux Annexes IV, V et VI de la Convention sur la pollution des mers, qui sont optionnelles.

Le Règlement est divisé en quatre parties : la partie 1 contient les dispositions générales, la partie 2 contient les dispositions particulières, la partie 3 contient les exigences concernant les alarmes à 5 parties par million (ppm) pour eaux de cale et la partie 4 contient les dispositions d'abrogation des règlements existants et les dispositions visant l'entrée en vigueur du nouveau règlement. La partie 2 comporte sept sections qui traitent respectivement des hydrocarbures, des substances liquides nocives et des produits chimiques dangereux, des substances polluantes, des eaux usées, des ordures, de l'atmosphère et des systèmes antisalissure. Ces sections suivent la même disposition que les Annexes

Pollution Prevention Regulations. The requirements of Annex III of the Pollution Convention will continue to be addressed by the *Dangerous Goods Shipping Regulations*. Division 7 addresses the AFS Convention, which is separate from the Pollution Convention.

Divisions 1 and 2 of Part 2 of the Regulations address previous regulatory requirements that were used to accede to Annexes I and II of the Pollution Convention in 1992. With some relatively minor changes and clarification to technical requirements, these Divisions replace and consolidate the previous *Oil Pollution Prevention Regulations* and the *Dangerous Chemicals and Noxious Liquid Substances Regulations*. While changes have been made to these Divisions, they do not introduce substantive changes. They are the result of an amendment to Annex I and Annex II of the Pollution Convention, which came into force on January 1, 2007. In particular, the Regulations reflect the new categorizing scheme for noxious liquid substances in the revised Annex II to the Pollution Convention. As a party to the Pollution Convention, Canada is obliged to implement the revised Annex I and Annex II.

Divisions 4, 5, 6 and 7 of Part 2 of the Regulations, for the most part, comprise new provisions since they represent a significant change to the previous regulations. These four Divisions consolidate and rationalize new requirements from international conventions as well as elements of previous regulations, including the *Great Lakes Sewage Pollution Prevention Regulations*, *Non-Pleasure Craft Sewage Pollution Prevention Regulations*, *Pleasure Craft Sewage Pollution Prevention Regulations*, *Garbage Pollution Prevention Regulations* and the *Air Pollution Regulations*, to provide a regulatory scheme of national application that conforms to the requirements of the Pollution Convention and, in the case of Division 7, the AFS Convention. As has already been done for oil and noxious liquid substances, in the case of sewage and garbage pollutants, the Regulations implement specific provisions for the internal waters of Canada that go beyond those contained in the Pollution Convention in order to provide adequate environmental protection.

Part 2 — Specific Provisions

Division 1 — Oil

International requirements for the prevention of oil pollution from ships are contained in Annex I of the Pollution Convention entitled *Regulations for the Prevention of Pollution by Oil*. Annex I contains requirements for surveys and inspections; International Oil Pollution Prevention Certificates; discharges of oil or oily water mixtures; reception facilities; segregated or dedicated clean ballast; crude oil washing; oil record books; oil rigs; restrictions on carrying water ballast in fuel tanks; restrictions on carrying oil in forepeak tanks; retention of oil in slop tanks; monitoring,

de la Convention sur la pollution des mers, sauf pour les sections 3 et 7. La section 3 tient compte des dispositions du *Règlement sur la prévention de la pollution par les substances polluantes* antérieur. Les exigences relatives à l'Annexe III de la Convention sur la pollution des mers sont encore abordées dans le *Règlement sur le transport par mer des marchandises dangereuses*. La section 7 traite de la Convention AFS, qui est distincte de la Convention sur la pollution des mers.

Les sections 1 et 2 de la partie 2 du Règlement remplacent les exigences réglementaires antérieures qui ont permis d'adhérer aux Annexes I et II de la Convention sur la pollution des mers en 1992. Ces sections ont subi quelques changements mineurs et des précisions y ont été apportées relativement aux exigences techniques; elles remplacent et intègrent les dispositions du *Règlement sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures* et du *Règlement sur les produits chimiques dangereux et les substances liquides nocives*. Des changements ont également été apportés à ces sections mais il s'agit de changements mineurs. Ils résultent des modifications aux Annexes I et II à la Convention sur la pollution des mers, qui sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2007. Plus particulièrement, le Règlement tient compte des nouvelles catégories de substances liquides nocives figurant dans la nouvelle Annexe II révisée à la Convention sur la pollution des mers. En tant que partie contractante à la Convention sur la pollution des mers, le Canada est tenu de mettre en œuvre les Annexes I et II révisées.

Les sections 4, 5, 6 et 7 de la partie 2 du Règlement, pour la majeure partie, comprennent de nouvelles dispositions car elles représentent un changement considérable à la réglementation antérieure. Ces quatre sections regroupent et simplifient de nouvelles exigences découlant des conventions internationales ainsi que des éléments provenant de règlements antérieurs notamment le *Règlement sur la prévention de la pollution des Grands lacs par les eaux d'égout*, le *Règlement sur la prévention de la pollution par les eaux usées des navires autres que les embarcations de plaisance*, le *Règlement sur la prévention de la pollution par les eaux usées des embarcations de plaisance*, le *Règlement sur la prévention de la pollution par les ordures*, ainsi que le *Règlement sur la pollution de l'air*. Les dispositions de ces sections ont été simplifiées et regroupées en vue de fournir un système de réglementation appliqué à l'échelle nationale qui soit conforme aux exigences de la Convention sur la pollution des mers et, dans le cas de la section 7, qui respecte la Convention AFS. Comme cela a déjà été fait pour les hydrocarbures et les substances liquides nocives, des dispositions relatives aux eaux usées et aux ordures ont été mises en application dans les eaux intérieures du Canada qui vont au-delà des dispositions contenues dans la Convention sur la pollution des mers, afin d'assurer une protection environnementale adéquate.

Partie 2 — Dispositions particulières

Section 1 — Hydrocarbures

Les exigences internationales visant la prévention de la pollution par les hydrocarbures provenant de navires figurent à l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers, qui est intitulée *Règles relatives à la prévention de la pollution par les hydrocarbures*. L'Annexe I renferme les exigences concernant les enquêtes et les inspections; les certificats internationaux de prévention de la pollution par les hydrocarbures; les rejets de produits pétroliers et de mélanges eau-hydrocarbures; les installations de réception; les eaux de ballast propres séparées ou réservées; le lavage au

filtering and separating equipment; sludge tanks; pumping, piping and discharge arrangements; size and arrangement of cargo tanks; double-hulling of oil tankers; subdivision and stability of oil tankers; and shipboard oil pollution emergency plans. A revised version of Annex I of the Pollution Convention came into force on January 1, 2007.

The international requirements for ships contained in Annex I of the Pollution Convention were incorporated into Canadian legislation in the *Oil Pollution Prevention Regulations* under Part XV of the CSA. The Regulations apply the revised Annex I discharge provisions of the Pollution Convention in Canadian coastal waters; however, stricter discharge provisions are applied in Canadian inland waters under the CSA. On inland waters, sections 28 and 41 of the Regulations stipulate that ships wishing to discharge bilge water must comply with the 5 ppm limit and must have a 5 ppm bilge alarm that meets the requirements set out in the Standard for 5 PPM Bilge Alarms for Canadian Inland Waters, (TP 12301). Arctic waters are regulated pursuant to the *Arctic Waters Pollution Prevention Act* and the *Arctic Shipping Pollution Prevention Regulations*. Discharges in Arctic shipping safety control zones are addressed separately from this initiative.

Division 1, section 17, of the Regulations includes the requirement for Canadian ships to fit oily water filtering equipment and bilge alarms that meet new stricter approval standards if fitted after January 1, 2005. Alternatively, ships may retain the oily water on board for discharge to a reception facility. This represents a significant improvement in preventing discharge in coastal waters, inland waters and waters in the exclusive economic zone of Canada.

Section 38 of the Regulations clarifies which ships are required to carry a shipboard oil pollution emergency plan. Subsection 38(5) requires oil tankers of more than 5,000 tonnes deadweight to have access to a computerized shore based damage stability and residual structural strength calculation program.

The technical requirements for the double hulling of oil tankers that were previously incorporated by reference by the *Oil Pollution Prevention Regulations* and set out in the Standards for the Double Hull Construction of Oil Tankers (TP 11710), have been incorporated in the Regulations by sections 54 to 57.

Division 2 — Noxious Liquid Substances and Dangerous Chemicals

International requirements for the prevention of pollution from chemical tankers are contained in Annex II of the Pollution Convention entitled *Regulations for the Control of Pollution by Noxious Liquid Substances in Bulk*. Annex II contains requirements

pétrole brut; les registres des hydrocarbures; les plates-formes pétrolières; les restrictions sur le transport d'eau de ballast dans les citernes à combustible; les restrictions sur le transport d'hydrocarbures dans des citernes du coqueron avant; le confinement des hydrocarbures dans des citernes à résidus; l'équipement de surveillance, de filtrage et de séparation eau-hydrocarbures; les citernes à boues; les méthodes de pompage, de tuyautage et de rejet; le volume et la disposition des citernes à cargaison; les pétroliers à double coque; le compartimentage et la stabilité des pétroliers; les plans d'intervention d'urgence en cas de pollution par les hydrocarbures causée par les navires. Une version révisée de l'Annexe I à la Convention sur la pollution des mers est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2007.

Les exigences internationales relatives aux navires visés par l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers ont été intégrées à la législation canadienne dans le *Règlement sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures* en application de la partie XV de la LMMC. Ce Règlement applique les dispositions sur les rejets dans les eaux côtières du Canada de l'Annexe I révisée de la Convention sur la pollution des mers; cependant, des dispositions plus strictes concernant les rejets sont appliquées dans les eaux internes du Canada en vertu de la LMMC. Dans les eaux intérieures, les articles 28 et 41 du Règlement stipulent que les navires qui veulent rejeter des eaux de cale doivent se conformer à la limite de 5 ppm et doivent disposer d'une alarme de dépassement de 5 ppm dans les eaux de cale qui répondent aux exigences énoncées dans la Norme relative aux alarmes à 5 ppm pour eaux de cale (eaux internes du Canada) (TP 12301). Le cadre législatif à l'égard des eaux arctiques est prévu à la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* et au *Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques par les navires*. Les déversements dans les zones de contrôle de la sécurité de la navigation arctique ne sont pas traités dans la présente initiative.

L'article 17 de la section 1 du Règlement comporte l'exigence voulant que les navires canadiens soient munis du matériel de filtrage d'hydrocarbures ainsi que des alarmes pour eaux de cale conformes aux normes plus strictes si cet équipement a été installé après le 1^{er} janvier 2005. Sinon, les navires peuvent conserver l'eau huileuse à leur bord afin de la rejeter dans une installation de réception. Cela constitue une grande amélioration au chapitre de la prévention des rejets dans les eaux côtières, les eaux internes et les eaux de la zone économique exclusive du Canada.

L'article 38 du Règlement stipule quels navires sont tenus d'avoir à bord un plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures. Le paragraphe 38(5) oblige les pétroliers d'un port en lourd de 5 000 tonnes métriques ou plus à avoir accès à un programme informatisé à terre permettant de calculer la résistance résiduelle de la structure et la stabilité après avarie.

Les exigences techniques relatives aux doubles coques des pétroliers qui auparavant étaient incorporées par renvoi dans le *Règlement sur la prévention de pollution par les hydrocarbures* et qui étaient énoncées dans les Normes applicables à la construction des coques doubles des pétroliers (TP 11710) ont été incorporées dans le Règlement aux articles 54 à 57.

Section 2 — Substances liquides nocives et produits chimiques dangereux

Les exigences internationales relatives à la prévention de la pollution par des navires-citernes transportant des produits chimiques sont contenues dans l'Annexe II de la Convention sur la pollution des mers, intitulée *Règles relatives à la prévention de la*

applicable to ships carrying noxious liquid substances (NLS) in bulk. These requirements deal with categorizing NLS; discharging of NLS residues or mixtures; pumping, piping and unloading arrangements; reception facilities; unloading procedures, including efficient stripping and tank washing; cargo record books; surveys; International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk; compliance with the *International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk* (IBC Code) or the *Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk* (BCH Code) by chemical tankers; procedures and arrangements manuals; and shipboard marine pollution emergency plans. A revised version of Annex II of the Pollution Convention came into force on January 1, 2007.

The international requirements contained in Annex II of the Pollution Convention were incorporated into Canadian legislation in the *Dangerous Chemicals and Noxious Liquid Substances Regulations* under Part XV of the CSA. The Regulations apply the revised Annex II discharge provisions in Canadian coastal waters; however, stricter discharge provisions are applied in Canadian internal waters. The Regulations also incorporate the provisions of the IBC Code or the BCH Code for those ships that carry dangerous chemicals that are not necessarily noxious liquid substances.

Subsection 73(2) permits ships to integrate their shipboard oil pollution emergency plan with the shipboard marine pollution emergency plan for noxious liquid substances.

Division 3 — Pollutant Substances

Sections 107 to 109 of the Regulations deal with pollutant substances and replace the *Pollutant Substances Prevention Regulations*. The Regulations prohibit the discharge of pollutant substances in waters under Canadian jurisdiction. The list of pollutant substances is set out in Schedule 1 to the Regulations. This Division continues the status quo.

Division 4 — Sewage

International requirements for the prevention of pollution from sewage are contained in Annex IV of the Pollution Convention entitled *Regulations for the Prevention of Pollution by Sewage from Ships*. Annex IV contains requirements for surveys, International Sewage Pollution Prevention Certificates, sewage treatment plants, discharging sewage, reception facilities and standard discharge connections. Annex IV came into force on September 27, 2003, but applies to existing ships only after September 27, 2008.

Canada has not acceded to Annex IV; however, Canada previously adopted regulations concerning sewage pollution prevention with limited application on the Great Lakes and several other bodies of water, which were previously included in the *Great Lakes Sewage Pollution Prevention Regulations*, the *Pleasure*

pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac. L'Annexe II énonce les exigences applicables aux navires transportant des substances liquides nocives (SLN) en vrac relativement aux points suivants : classement par catégories des SLN; rejet de résidus ou de mélanges de substances liquides nocives; méthodes de pompage, de tuyautage et de déchargement; installations de réception; procédures de déchargement, y compris l'assèchement et le lavage des citernes; registre de la cargaison; enquêtes; certificat international de prévention de la pollution pour le transport de substances liquides nocives en vrac; conformité avec le *Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac* (Recueil IBC) ou le *Recueil de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac* (Recueil BCH) par les navires-citernes de produits chimiques; manuels sur les méthodes et dispositifs de rejet; plans d'intervention d'urgence en cas de pollution du milieu marin par les navires. Une version révisée de l'Annexe II de la Convention sur la pollution des mers est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2007.

Les exigences internationales contenues dans l'Annexe II de la Convention sur la pollution des mers ont été intégrées au *Règlement sur les produits chimiques dangereux et les substances liquides nocives* en application de la Partie XV de la LMMC. Le Règlement applique les dispositions de l'Annexe II révisée relatives aux rejets dans les eaux côtières canadiennes; cependant, il impose des dispositions plus rigoureuses dans les eaux intérieures du Canada. Le Règlement intègre également les dispositions du Recueil IBC ou du Recueil BCH visant les navires qui transportent des produits chimiques dangereux qui ne sont pas nécessairement des substances liquides nocives.

Le paragraphe 73(2) permet aux navires d'intégrer leur plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures à leur plan d'urgence de bord contre la pollution des mers par les substances liquides nocives.

Section 3 — Substances polluantes

Les articles 107 à 109 du Règlement traitent des substances polluantes et remplacent le *Règlement sur la prévention de la pollution par les substances polluantes*. Le Règlement interdit le rejet des substances polluantes dans les eaux de compétence canadienne. La liste des substances polluantes figure à l'Annexe 1 du Règlement. Cette section maintient le statu quo.

Section 4 — Eaux usées

Les exigences internationales relatives à la prévention de la pollution par les eaux usées figurent à l'Annexe IV de la Convention sur la pollution des mers qui s'intitule *Règles relatives à la prévention de la pollution par les eaux usées des navires*. L'Annexe IV de la Convention sur la pollution des mers renferme les exigences concernant les enquêtes, les certificats internationaux de prévention de la pollution par les eaux usées, les stations d'épuration des eaux usées, le rejet d'eaux usées, les installations de réception et les raccords normalisés de jonction des tuyautages de rejet. L'Annexe IV est entrée en vigueur le 27 septembre 2003 mais elle s'appliquera aux navires existants seulement après le 27 septembre 2008.

Le Canada n'a pas ratifié l'Annexe IV, mais il avait déjà adopté des règlements relatifs à la prévention de la pollution par les eaux usées avec une application limitée dans les Grands Lacs et dans plusieurs autres plans d'eau, dispositions réglementaires qui étaient auparavant incorporées au *Règlement sur la prévention de*

Craft Sewage Pollution Prevention Regulations and the *Non-Pleasure Craft Sewage Pollution Prevention Regulations*. Division 4 is a consolidation of these previous regulatory requirements and the requirements of Annex IV of the Pollution Convention, based on the recommendations of a stakeholder working group established by Transport Canada Marine Safety.

Annex IV of the Pollution Convention applies only to ships of 400 gross tonnage or more and to ships of less than 400 gross tonnage certified to carry over 15 persons. The application has been expanded in the Regulations to include all ships in all Canadian waters and to all Canadian ships everywhere. Previous regulations concerning sewage applied to ships, other than pleasure craft, only on the Great Lakes and to all ships in a few areas designated for zero discharge. In Ontario, the application of sewage regulations presently includes pleasure craft under provincial legislation.

Section 119 of the Regulations requires a ship that has a toilet on board to have a holding tank, an approved marine sanitation device, or facilities for the temporary storage of sewage. Discharge of untreated sewage into Canadian waters within three nautical miles from shore, by ships less than 400 gross tonnage and not certified to carry more than 15 persons (including recreational boaters), is prohibited by these Regulations. In the case of all other ships, discharge of untreated sewage within 12 nautical miles of shore is prohibited under these Regulations. However, the Regulations permit the discharge of sewage into certain coastal waters in the following circumstances:

- a reception facility is not available to receive the sewage;
- the waters do not include the inland waters of Canada;
- those waters are not more than six nautical miles wide; and
- the discharge is made:
 - into the deepest waters that are moving away from shore, and
 - as far as practicable from the shore while the vessel is on-route at the fastest practicable speed.

Section 129 of the Regulations authorizes discharges of treated sewage into Canadian waters subject to specified limits of fecal coliform count. Also, under the Regulations, the discharge of sewage must not cause visible solids to be deposited upon the shoreline. The Regulations provide a regulatory regimen of national application that will permit Canada to accede to Annex IV of the Pollution Convention.

Division 5 — Garbage

International requirements for the prevention of pollution from garbage are contained in Annex V of the Pollution Convention entitled *Regulations for the Prevention of Pollution by Garbage from Ships*. Annex V contains requirements for placards, garbage management plans, garbage record keeping, disposal of garbage, and reception facilities. Annex V came into force on December 31, 1988.

la pollution des Grands Lacs par les eaux d'égout, au *Règlement sur la prévention de la pollution par les eaux usées des embarcations de plaisance* et au *Règlement sur la prévention de la pollution par les eaux usées des navires autres que les embarcations de plaisance*. La section 4 regroupe ces exigences réglementaires antérieures de même que les exigences de l'Annexe IV de la Convention sur la pollution des mers, en fonction des recommandations d'un groupe de travail constitué d'intervenants établi par la Sécurité maritime de Transports Canada.

L'Annexe IV de la Convention sur la pollution des mers s'applique aux navires d'une jauge brute de 400 tonneaux ou plus ou aux navires d'une jauge brute de moins de 400 tonneaux autorisés à transporter plus de 15 personnes. Son application a été étendue dans le Règlement afin de viser tous les navires dans les eaux canadiennes et tous les navires canadiens partout ailleurs. Le règlement antérieur concernant les eaux usées s'appliquait aux navires, autres que les embarcations de plaisance, seulement dans les Grands Lacs, et à tous les navires dans certaines zones où les rejets sont interdits. En Ontario, l'application de la réglementation sur les eaux usées vise actuellement les embarcations de plaisance qui sont déjà visées par les lois provinciales.

L'article 119 du Règlement exige qu'un navire doté d'une toilette soit muni d'une citerne de rétention ou d'un appareil d'épuration marine ou d'un dispositif pour le stockage provisoire des eaux usées. Le Règlement interdit aux navires d'une jauge brute de moins de 400 tonneaux qui ne sont pas autorisés à transporter plus de 15 personnes (incluant les plaisanciers), de faire le rejet d'eaux usées non traitées dans les eaux canadiennes à moins de trois milles marins des côtes. Dans le cas de tous les autres navires, le rejet d'eaux usées non traitées à moins de 12 milles marins des côtes est interdit en vertu du Règlement. Toutefois, le Règlement autorise le rejet d'eaux usées dans certaines eaux côtières dans les situations suivantes :

- une installation de réception n'est pas disponible pour recevoir les eaux usées;
- les eaux ne comprennent pas les eaux intérieures du Canada;
- ces étendues d'eau n'ont pas une largeur supérieure à six milles marins;
- le rejet est fait :
 - dans les eaux les plus profondes en s'éloignant de la rive, et
 - dans la mesure du possible, à partir de la côte lorsque le navire fait route à la vitesse la plus rapide possible.

L'article 129 du Règlement autorise le rejet d'eaux usées traitées dans les eaux canadiennes sous réserve des limites spécifiées relativement à l'indice de coliformes fécaux. En outre, en vertu du Règlement, le rejet des eaux usées ne doit pas faire en sorte que des matières solides visibles soient déposées sur la rive. Le Règlement instaure un régime de réglementation d'application nationale qui permettra au Canada d'adhérer à l'Annexe IV de la Convention sur la pollution des mers.

Section 5 — Ordures

Les exigences internationales relatives à la prévention de la pollution par les ordures figurent à l'Annexe V de la Convention sur la pollution des mers qui s'intitule *Règles relatives à la prévention de la pollution par les ordures des navires*. L'Annexe V contient des exigences visant les affiches, les plans de gestion des ordures, les registres relatifs aux ordures, l'élimination des ordures et les installations de réception. L'Annexe V est entrée en vigueur le 31 décembre 1988.

Canada has not yet acceded to Annex V but had its own restriction in the previous *Garbage Pollution Prevention Regulations* that prohibited the discharge of garbage into waters under Canadian jurisdiction. Division 5 of the Regulations is a consolidation of these previous regulatory requirements and the requirements contained in Annex V of the Pollution Convention.

This Division applies to all ships in Canadian waters and to all Canadian ships everywhere. The Regulations prohibit the discharge of garbage into internal waters and specify requirements for discharge of garbage into the oceans. Provisions for the discharge of cargo residues into the Great Lakes and St. Lawrence River have been included, consistent with voluntary practices and compatible with United States Coast Guard requirements. The Regulations specify record-keeping requirements for commercial carriers. Small craft operators and short run ships are excluded from the record-keeping requirements. The Regulations provide a regulatory regimen that will permit Canada to accede to Annex V of the Pollution Convention.

Division 6 — Air

International requirements for the prevention of pollution from air emissions are contained in Annex VI of the Pollution Convention entitled *Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships*. Annex VI contains requirements for nitrogen oxides (NO_x) emissions from diesel engines, sulphur content of fuel, fuel oil quality, emissions of ozone depleting substances, incinerators, emissions of volatile organic compounds and International Air Pollution Certificates, as outlined below. Annex VI came into force on May 19, 2005.

Annex VI of the Pollution Convention requires that diesel engines over 130 kW installed on ships constructed on or after January 1, 2000, or diesel engines over 130 kW that undergo a major conversion on or after January 1, 2000, must meet NO_x emission standards and be certified under the *Technical Code on Control of Emission of Nitrogen Oxides from Marine Diesel Engines (NO_x Technical Code)*.

The previous *Air Pollution Regulations* addressed only the colour of stack emissions. Division 6 is a consolidation of these previous regulatory requirements and of Annex VI of the Pollution Convention.

In accordance with the provisions of Annex VI of the Pollution Convention, Canadian ships on domestic voyages have been excluded from the requirement to comply with the provisions for equipment that is fitted on ships from January 1, 2000, to the coming into force of the Regulations. Following the coming into force of these Regulations, new diesel engines, or an existing diesel engine that undergoes a major conversion, which is fitted on Canadian ships engaged on domestic voyages, must comply with the Regulations.

This Division applies to all ships in Canadian waters and to all Canadian ships everywhere. The Regulations require ships of more than 400 gross tonnage to keep on board an Air Pollution Prevention Certificate. The Regulations prohibit the release of

Le Canada n'a pas ratifié l'Annexe V mais a eu sa propre restriction. Le *Règlement sur la prévention de la pollution par les ordures* antérieur interdisait le rejet d'ordures dans les eaux de compétence canadienne. La section 5 du Règlement regroupe les exigences réglementaires antérieures et les exigences incluses dans l'Annexe V de la Convention sur la pollution des mers.

Cette section s'applique à tous les navires qui se trouvent dans les eaux canadiennes ainsi qu'à tous les navires canadiens partout ailleurs. Le Règlement interdit le rejet d'ordures dans les eaux intérieures et précise les exigences relatives au rejet d'ordures dans les océans. Les dispositions liées au rejet de résidus de cargaison dans les Grands Lacs et le fleuve Saint-Laurent ont été incluses, conformément aux pratiques volontaires actuelles et compatibles avec les exigences de la Garde côtière des États-Unis. Le Règlement précise les exigences relatives à la tenue d'un registre pour les transporteurs commerciaux et indique que les utilisateurs de petites embarcations et d'embarcations effectuant de courts trajets ne sont pas tenus de respecter les exigences relatives à la tenue d'un registre. Le Règlement instaure un régime de réglementation qui permettra au Canada d'adhérer à l'Annexe V de la Convention sur la pollution des mers.

Section 6 — Atmosphère

Les exigences internationales pour la prévention de la pollution causée par les émissions atmosphériques figurent à l'Annexe VI de la Convention sur la pollution des mers qui s'intitule *Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires*. L'Annexe VI renferme les exigences touchant les émissions d'oxydes d'azote (NO_x) provenant de moteurs diesels, la teneur en soufre du carburant, la qualité du mazout, les émissions de substances appauvrissant la couche d'ozone, les incinérateurs, les émissions de composés organiques volatils et les certificats internationaux de prévention de la pollution de l'atmosphère, tel que mentionné ci-après. L'Annexe VI est entrée en vigueur le 19 mai 2005.

L'Annexe VI de la Convention sur la pollution des mers exige que les moteurs diesels de plus de 130 kW installés sur des navires construits le 1^{er} janvier 2000 ou après cette date et les moteurs de plus de 130 kW qui ont fait l'objet d'une transformation importante le 1^{er} janvier 2000 ou après cette date satisfassent aux normes relatives aux émissions de NO_x et soient certifiés en vertu du *Code technique sur le contrôle des émissions d'oxyde d'azote provenant de moteurs diesels (Code technique sur les NO_x)*.

Le *Règlement sur la pollution de l'air* antérieur traitait seulement de la couleur des fumées. La section 6 regroupe ces exigences réglementaires antérieures ainsi que les exigences de l'Annexe VI de la Convention sur la pollution des mers.

Conformément aux dispositions de l'annexe VI de la Convention sur la pollution des mers, les navires canadiens effectuant des voyages en eaux canadiennes ont été soustraits de l'exigence de se conformer aux dispositions relatives à l'équipement installé à bord des navires à compter du 1^{er} janvier 2000 jusqu'à l'entrée en vigueur du Règlement. À la suite de l'entrée en vigueur du Règlement, les nouveaux moteurs diesels ou les moteurs diesels qui subissent une transformation importante et qui sont installés à bord de navires canadiens effectuant des voyages en eaux canadiennes doivent se conformer au Règlement.

Cette section s'applique à tous les navires en eaux canadiennes et à tous les navires canadiens partout ailleurs. Le Règlement exige que les navires d'une jauge brute de 400 tonnes ou plus détiennent à bord un certificat de prévention de la pollution de

ozone depleting substances. Tankers using a vapour collection system for volatile organic compounds must meet international standards for the vapour collection system. The Regulations prohibit the incineration of specified substances and require that incinerators be approved. They also specify the quality of fuel that may be used by a ship. Provisions concerning the colour of stack emissions present no change from previous requirements. Section 167 of the Regulations requires ships to keep records in accordance with the NOx Technical Code. The Regulations provide a regulatory regimen that will permit Canada to accede to Annex VI of the Pollution Convention.

Division 7 — Anti-Fouling Systems

A conference to adopt the AFS Convention was held in London, England, in October 2001. The intent of the AFS Convention was to implement a global prohibition, as of January 1, 2003, on the application or re-application of organotin compounds containing tributyl tin (TBT), which act as biocides in anti-fouling systems on ships. After January 1, 2008, organotin compounds on ships must either be removed or sealed. The AFS Convention also establishes procedures for implementing controls for any other harmful systems that are identified in the future. The AFS Convention has not yet come into force.

The sale and use of products such as organotin paints are regulated by Health Canada and, prior to December 31, 2002, there were only three tin paint products registered for use in Canada. Effective December 31, 2002, the Pest Management Regulatory Agency (PMRA) announced in a Special Review Announcement that the three tin products were no longer registered for use in Canada. The PMRA maintains a list of currently registered anti-fouling paints that may be imported, sold or used in Canada.

Division 7 reflects the requirements of the AFS Convention and applies to all ships in Canadian waters and to all Canadian ships everywhere. The Regulations require ships of 400 gross tonnage or more to have on board an anti-fouling system certificate and those that are less than 400 gross tonnage but are 24 metres or more in length to have on board a self-declaration regarding the anti-fouling system. Division 7 prohibits the use of organotin compounds that act as biocides in anti-fouling systems on all ships. The Regulations require the removal or sealing of coatings containing such compounds by January 1, 2008. In addition to organotin paints no longer being available for sale and use in Canada, the Regulations prohibit the application of organotin paints on Canadian ships outside Canada for use in Canadian waters. Also, the Regulations require a person who transfers a ship into Canadian registry with this type of coating to have the coating removed or sealed. This Division applies to non-Canadian ships only when the AFS Convention comes into force. The Regulations provide a regulatory regimen that will permit Canada to accede to the AFS Convention and this, in turn, will help bring the AFS Convention closer to coming into force.

l'atmosphère. En outre, le Règlement interdit le rejet de substances qui appauvrissent la couche d'ozone. Les pétroliers qui utilisent un système de collecte de la vapeur pour des composés organiques volatils devront satisfaire aux normes internationales relativement aux systèmes de collecte. Le Règlement interdit l'incinération de substances précises et exige l'approbation des incinérateurs. Le Règlement indique la qualité du carburant que le navire peut utiliser. Les dispositions relatives à la densité des fumées ne présentent aucun changement par rapport aux exigences antérieures. L'article 167 du Règlement exige notamment que les navires conservent à bord un registre conformément au Code technique sur les NOx. Le Règlement instaure un régime de réglementation qui permettra au Canada d'adhérer à l'Annexe VI de la Convention sur la pollution des mers.

Section 7 — Systèmes antisalissure

Une conférence dont le but était d'adopter la Convention AFS a été tenue à Londres en Angleterre en octobre 2001. La Convention AFS propose une interdiction générale d'application ou de réapplication, à partir du 1^{er} janvier 2003, de composés organostanniques contenant du tributylétain (TBT) qui agissent comme biocides dans les systèmes antisalissure à bord des navires. Après le 1^{er} janvier 2008, les composés organostanniques sur les navires devront être éliminés ou scellés. La Convention AFS établit également des procédures visant la mise en œuvre de mesures de contrôle pour tout autre système jugé nuisible à l'avenir. La Convention AFS n'est toujours pas entrée en vigueur.

La vente et l'utilisation de produits tels que les peintures à base d'organo-étain sont réglementées par Santé Canada et avant le 31 décembre 2002, seulement trois peintures à base d'étain étaient homologuées pour utilisation au Canada. L'Agence de réglementation de la lutte antiparasitaire (ARLA) avait indiqué dans une annonce d'examen spécial que les trois produits à base d'étain ne seraient plus homologués et ne pourraient plus être utilisés à compter du 31 décembre 2002. L'ARLA conserve une liste des peintures antisalissure actuellement homologuées qui peuvent être importées, vendues ou utilisées au Canada.

La section 7 fait état des exigences de la Convention AFS et s'applique à tous les navires en eaux canadiennes et à tous les navires canadiens partout ailleurs. Le Règlement exige que les navires d'une jauge brute de 400 tonneaux ou plus aient à bord un certificat international de système antisalissure et que ceux d'une jauge brute de moins de 400 tonneaux, mais d'une longueur de 24 m ou plus, aient à bord une déclaration relative au système antisalissure. La section 7 interdit l'utilisation des produits composés d'organo-étain qui agissent en tant qu'agents biocides dans les systèmes antisalissure à bord de tous les navires. Le Règlement exige l'élimination ou le scellement des enduits contenant de tels composés d'ici le 1^{er} janvier 2008. Outre le fait que les peintures à base d'organo-étain ne seront plus disponibles aux fins de vente et d'utilisation au Canada, le Règlement interdit l'application de peintures à base d'organo-étain sur les navires canadiens à l'extérieur du Canada pour utilisation en eaux canadiennes. Par ailleurs, le Règlement oblige toute personne qui transfère au registre canadien un navire comportant ce type d'enduit à faire enlever ou sceller l'enduit. Cette section ne s'appliquera pas aux navires qui ne sont pas canadiens tant que la Convention AFS ne sera pas en vigueur. Le Règlement instaure un régime de réglementation qui permettra au Canada d'adhérer à la Convention AFS, ce qui rapprochera la date d'entrée en vigueur de la Convention AFS.

Alternatives

There are no viable alternatives to the Regulations. This regulatory initiative consolidates and rationalizes new requirements from international conventions, elements of previous regulations and certain departmental policies in order to provide a regulatory scheme of national application that forms part of the process for the Government of Canada to conclude its accession to the Pollution Convention and to accede to the AFS Convention. The Regulations are required for Canada to conform to international conventions and to ensure that domestic regulatory requirements are applied nationally in a consistent manner. Implementation of the Regulations under the CSA provides the best alternative to incorporate outstanding international provisions in a timely manner.

Benefits and costs

The standard economic explanation for pollution states that firms and individuals make their production and consumption decisions without fully considering the effects that their decisions have on the utility or production of other parties in relation to the quality of the environment.

Marine pollution is usually characterized by multiple, heterogeneous emission sources located in different countries. The properties of the marine recipient vary between inland waters, basins, coastal waters and the open sea. Management of water pollution requires an analysis of the different pollutant pathways and the costs of abatement at all different emission sources. Pollution from shipping poses a significant unquantifiable risk to the Canadian marine environment.

Assigning financial costs to unquantifiable benefits, or to unquantifiable risks, results in an unbalanced view of societal environmental efficacy. Consequently, assigning costs to the benefits derived from a healthy marine environment produces a distorted picture given the distinction between private and external positions. Physical and environmental effects are translated into changes in stakeholder values and must be compared across alternatives.

Benefits

The Regulations are required for, and provide a domestic regulatory scheme of national application, that will enable Canada to accede to the AFS Convention and all the optional Annexes of the Pollution Convention addressing sewage, garbage and air emissions, and thus meet international pollution regulation standards. If no restrictions were in place, it has been estimated that up to 35 per cent of the pollutants entering Canada's marine environment and that of the world would be a direct result of marine transportation. The implementation of these Regulations will significantly reduce the impact of shipping on the environment. Ships that are not in compliance with regulated requirements could possibly be denied entry into ports of countries party to the Pollution Convention, or could experience detention in these ports. As only countries that are party to international conventions may issue certificates required by the conventions, adoption of these international standards will enable Canadian ships that engage in international voyages to avoid potentially costly interruptions, delays and complications abroad.

Solutions envisagées

Il n'y a pas d'autres solutions au Règlement. Cette initiative de réglementation regroupe et simplifie les nouvelles exigences issues des conventions internationales, des dispositions de la réglementation antérieure et de certaines politiques ministérielles de manière à instaurer un régime de réglementation d'application nationale, qui fait partie du processus amorcé par le gouvernement du Canada en vue d'adhérer à la Convention sur la pollution des mers et à la Convention AFS. Le Règlement est nécessaire pour permettre au Canada de se conformer aux conventions internationales et de s'assurer que les exigences réglementaires canadiennes sont appliquées de façon uniforme à l'échelle nationale. La prise du Règlement en vertu de la LMMC constitue la meilleure solution pour incorporer dans un avenir rapproché les dispositions internationales qui ne l'ont pas encore été.

Avantages et coûts

L'explication économique courante concernant la pollution indique que les sociétés et les personnes prennent leurs décisions relatives à la production et à la consommation sans tenir entièrement compte des répercussions de ces décisions sur la production ou les services des autres parties pour ce qui est de la qualité de l'environnement.

La pollution du milieu marin se caractérise habituellement par des sources d'émission multiples et hétérogènes provenant de différents pays. Les milieux écologiques maritimes touchés varient des eaux intérieures aux bassins, en passant par les eaux côtières et la mer libre. La gestion de la pollution des eaux nécessite l'analyse des différentes trajectoires suivies par les polluants et des coûts de réduction des différentes sources d'émission. La pollution causée par le transport maritime pose un risque inestimable grave pour le milieu marin canadien.

L'attribution des coûts financiers aux avantages non quantifiables ou aux risques mis en opposition, crée une fausse perspective de l'efficacité environnementale sociétale. Par conséquent, l'attribution des coûts aux avantages associés à un milieu marin sain trace un portrait trompeur étant donné la distinction entre les positions privées et externes. Les répercussions environnementales et physiques correspondent à des changements au chapitre des valeurs des intervenants et doivent être comparées entre les différentes solutions envisagées.

Avantages

Le Règlement doit être pris pour instaurer un régime de réglementation canadien aux fins d'application nationale, qui permettra au Canada d'adhérer à la Convention AFS et aux annexes facultatives de la Convention sur la pollution des mers portant sur les eaux usées, les ordures et l'atmosphère, et de satisfaire ainsi aux normes internationales sur la pollution. Si aucune restriction n'était établie, on a estimé que près de 35 pour cent des polluants qui pénètrent dans l'environnement marin du Canada et du monde entier résulteraient directement du transport maritime. L'application du Règlement réduira énormément l'incidence du transport maritime de marchandises sur l'environnement. Les navires qui ne sont pas conformes aux exigences réglementaires pourraient se voir refuser l'accès aux ports des pays signataires de la Convention sur la pollution des mers ou pourraient également être détenus dans ces ports. Puisque seuls les pays qui sont partie aux conventions internationales peuvent délivrer les certificats requis par les conventions, l'adoption de ces normes internationales permettra aux navires canadiens qui effectuent des voyages internationaux

The responsibility of flag States to fully implement international requirements in a timely manner is the subject of increased scrutiny. The implementation of the Regulations will help maintain the reputation of Canada as a responsible flag State during any future audits of our regulatory program for shipping.

Pollution is an externality that some agents impose on others. Pollution of the marine environment may originate from a variety of land and sea-level sources. Canada must ensure the use of the best practicable means to prevent such pollution and install products and processes which will reduce the amount of harmful wastes to be disposed of. These Regulations further protect the health and safety of Canadians through the reduction of ship source pollutants into the marine environment.

Costs

An important concept in the consideration of costs associated with regulations is that of incrementally; that is, the costs that arise from the regulations should only include costs that occur in addition to those costs from pre-existing activities. This regulatory initiative also places all operators on a level playing field in terms of operational requirement costs. Given that regulations governing pollution from ships were already in existence, the collective incremental costs incurred by these Regulations is not expected to be an unmanageable burden on the operators when spread across the Canadian fleet.

The estimated cost for the changes to Canadian ships is broken down for each Division of Part 2 of the Regulations.

Division 1 contains the same basic provisions that previously existed in the *Oil Pollution Prevention Regulations*. The Regulations specify that a non-self-propelled ship fitted with internal combustion engines having a total output of less than 400 kW does not require a shipboard oil pollution emergency plan unless it is carrying 100 tonnes or more of oil in bulk or in other large means of containment. This means that certain non-self-propelled ships that may temporarily carry relatively large quantities of oil will no longer be exempt from the requirement to have a shipboard oil pollution emergency plan and, at the same time, formalizes the current policy of exempting certain non-self-propelled ships with only relatively small quantities of oil onboard from having a plan. There are no costs associated with the changes to conform to the revised Annex I of the Pollution Convention that came into effect on January 1, 2007.

Division 2 contains the same basic provisions that previously existed in the *Dangerous Chemicals and Noxious Liquid Substances Regulations*. The Regulations introduce the requirements for an emergency plan for chemical tankers, which has been an international requirement since January 1, 2003. The Regulations permit the use of a combination shipboard oil pollution plan and shipboard marine emergency plan for noxious liquid substances. This will reduce costs to marine operators. There are no costs associated with the changes to conform to the revised Annex II of the Pollution Convention renumbering and re-categorization of noxious liquid substances that came into effect on January 1, 2007.

d'éviter les interruptions, les complications et les délais potentiellement coûteux à l'étranger.

La responsabilité des États quant à la mise en application des exigences internationales en temps opportun fait l'objet d'un examen minutieux. La mise en application du Règlement aidera à maintenir la réputation du Canada en tant qu'État responsable lors de futures vérifications dans le cadre du programme de réglementation sur le transport maritime.

La pollution est un facteur externe que certains agents imposent aux autres. La pollution du milieu marin découle de plusieurs sources terrestres et marines. Le Canada doit veiller à ce que les meilleurs moyens pratiques soient utilisés pour prévenir une telle pollution et doit établir des processus et des produits qui réduiront la quantité de déchets dangereux à éliminer. Le Règlement favorisera davantage la santé et la sécurité des Canadiens en réduisant la pollution marine causée par les navires.

Coûts

Un aspect important de la prise en compte des coûts associés à la réglementation est le facteur d'accroissement, c'est-à-dire que les coûts découlant de la réglementation ne devraient comprendre que les coûts qui s'ajoutent à ceux des activités existantes. Cette initiative de réglementation place également les exploitants sur un pied d'égalité en matière de coûts relatifs aux besoins opérationnels. Puisqu'il existait déjà une réglementation régissant la pollution causée par les navires, les coûts supplémentaires encourus à la suite de l'application du Règlement ne devraient pas constituer un fardeau impossible à gérer pour les exploitants, une fois ceux-ci répartis dans l'ensemble de la flotte canadienne.

Les coûts estimés des changements qui devront être apportés aux navires canadiens sont ventilés pour chacune des sections de la partie 2 du Règlement.

La section 1 renferme les mêmes dispositions qui existaient déjà dans le *Règlement sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures*. Le Règlement précise qu'un navire qui n'est pas autopropulsé et qui est muni d'un moteur à combustion interne d'une puissance totale de moins de 400 kW n'est pas tenu d'avoir un plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures à moins qu'il ne transporte 100 tonnes ou plus d'hydrocarbures en vrac ou dans d'autres grands conteneurs. Cela signifie que certains navires autopropulsés pouvant transporter temporairement des quantités relativement importantes d'hydrocarbures ne seront plus exempts de l'exigence d'avoir un plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures et, parallèlement, cela donne un caractère officiel à la politique actuelle qui exempte certains navires autopropulsés transportant seulement des quantités minimales d'hydrocarbures à bord d'avoir un plan. Aucun coût n'est associé aux changements apportés en vue de se conformer à l'Annexe 1 révisée de la Convention sur la pollution des mers qui est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2007.

La section 2 renferme les mêmes dispositions essentielles qui existaient antérieurement dans le *Règlement sur les produits chimiques dangereux et les substances liquides nocives*. Le Règlement présente les exigences d'un plan d'urgence pour les navires transporteurs de produits chimiques, une exigence internationale depuis le 1^{er} janvier 2003. Le Règlement permet l'utilisation d'un plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures combiné à un plan d'urgence de bord contre la pollution des mers par les substances liquides nocives, ce qui réduira les coûts pour les exploitants maritimes. Aucun coût n'est associé aux changements apportés en vue de se conformer à l'Annexe II révisée de la Convention sur la pollution des mers et portant sur la renumérotation

Division 3 has no new requirements and no cost implications associated with it.

Division 4 applies to all ships that have a toilet on board. Compliance with the discharge requirements is mandatory for all ships; however, the installation of a toilet is optional and the Regulations provide for a range of means to comply with the discharge requirements given a ship's location and its treatment or containment equipment. Average costs begin at about \$100 for a portable unit for use on a ship on which it is not practicable to install fixed equipment. For fixed equipment, the range of costs is significant. For existing ships that are equipped with a toilet currently installed, a five-year phase-in period is provided. The cost to purchase the equipment required to be installed by the end of the five-year phase is about \$400 for a holding tank system, plus the cost of installation, which can vary broadly given the ship type and its construction. Estimated costs for the purchase and installation of marine sanitation devices range from \$1,000 for rudimentary systems to \$1,000,000 for advanced treatment systems, such as those that have been installed in accordance with the Pollution Prevention Guidelines for the Operation of Cruise Ships under Canadian Jurisdiction (TP 14202), issued November 14, 2003.

In the case where it is not reasonably practicable for ships of less than 400 gross tonnage and certified to carry over 15 persons to comply with the technical requirements of a marine sanitation device or a holding tank, a performance requirement to prevent the discharge of sewage is included.

Division 4 requires all Canadian ships of 400 gross tonnage or more and those certified to carry more than 15 persons that engage in international voyages to have an International Sewage Prevention Certificate issued by the Board of Steamship Inspectors or an approved classification society. Ships are subject to initial and renewal surveys in order to be certified. It is estimated that about 100 ships that make voyages to a country that is a signatory to the Pollution Convention are currently affected by this requirement. Fees for the issuance of a certificate are estimated to be \$400 per ship.

In addition to the costs associated with the installation of on-board sanitation equipment, consideration must be given to the costs that each station charges for its sewage reception services. Some pumping stations, such as the one located in Gimli, Manitoba, provide pumping services free of charge, other locations charge a flat rate per pump-out and others charge by the volume transferred.

The Regulations impact all vessels in Canadian waters. It is anticipated that approximately 6,500 ships will be immediately impacted by these Regulations. Of those, approximately two-thirds (4,000 ships) will not require marine sanitation devices and will be able to install holding tanks. It is estimated that of these 4,000 ships, half already have the necessary holding tank installed on board. For the remainder, the estimated cost to install a holding tank begins at \$400 for the tank and infrastructure, plus installation, depending on the size and type of the ship. Division 4 also requires that marine sanitation devices for use on Canadian ships

et la recatégorisation des substances liquides nocives, annexe qui est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2007.

La section 3 ne renferme pas de nouvelles exigences et aucune conséquence financière n'y est associée.

La section 4 s'applique à tous les navires munis de toilettes. Le respect des exigences en matière de rejets est obligatoire pour tous les navires, cependant, l'installation de toilettes est facultative et le Règlement prévoit tout un éventail de moyens pour se conformer aux exigences relatives au rejet des eaux usées en fonction de la position du navire et de son équipement de traitement ou de retenue. Le coût moyen débute à 100 \$ dans le cas des unités portatives qui doivent être utilisées sur un navire lorsqu'il n'est pas possible d'installer un équipement fixe. Dans le cas d'un équipement fixe, le coût moyen est plus élevé. Dans le cas des navires existants qui sont équipés de toilettes, une période quinquennale de mise en œuvre progressive est prévue. Le coût d'achat de l'équipement qui doit être installé à la fin de la période de cinq ans est d'environ 400 \$ dans le cas d'une citerne de retenue plus le coût d'installation qui peut varier grandement en fonction du type de navire et de sa construction. Les coûts estimatifs d'achat et d'installation des équipements d'épuration marine vont de 1 000 \$ pour les systèmes rudimentaires à 1 000 000 \$ dans le cas de systèmes de traitement de pointe tel que ceux qui ont été installés conformément aux Lignes directrices en matière de prévention de la pollution pour l'exploitation des navires de croisière relevant de la compétence du Canada, (TP 14202) émises le 14 novembre 2003.

Dans les cas où il n'est pas réaliste pour les navires d'une jauge brute de moins de 400 tonnes autorisés à transporter plus de 15 personnes de se conformer aux exigences techniques relatives à un système d'épuration marine ou à une citerne de retenue, une exigence relative à la performance visant à prévenir le rejet des eaux usées est incluse.

La section 4 oblige tout navire canadien d'une jauge brute de 400 tonnes ou plus et tout navire autorisé à transporter plus de 15 personnes qui effectue des voyages internationaux à détenir un certificat international de prévention de la pollution par les eaux usées émis par le Bureau d'inspection des navires à vapeur ou une société de classification agréée. Les navires feront l'objet d'inspections initiales et subséquentes pour la délivrance du certificat. On estime qu'à l'heure actuelle environ 100 navires qui effectuent des voyages dans un pays signataire de la Convention sur la pollution des mers sont touchés par cette exigence. Les droits liés à l'émission d'un certificat sont évalués à 400 \$ par navire.

En plus des coûts associés à l'installation de l'équipement sanitaire à bord du navire, il faut tenir compte des coûts associés aux services de réception des eaux usées imposés par chaque poste de pompage. Certains postes de pompage, comme celui situé à Gimli, au Manitoba, offrent gratuitement des services de pompage, d'autres postes imposent un tarif fixe par pompage et d'autres imposent des frais en fonction du volume transféré.

Le Règlement a des répercussions sur tous les navires en eaux canadiennes. On prévoit qu'environ 6 500 navires seront touchés immédiatement par le Règlement. L'installation d'appareils sanitaires complets ne sera pas obligatoire pour environ les deux tiers d'entre eux (4 000 navires) et ces derniers pourront installer des citernes de retenue. On estime que sur ces 4 000 navires, la moitié sont déjà équipés de citernes de retenue. Pour les autres, les coûts estimatifs de l'installation de ces citernes débutent à 400 \$ pour la citerne et l'infrastructure, plus les frais d'installation, selon les dimensions et le type du navire. La section 4 exige également que

be type approved. This will result in additional costs to manufacturers, but type test approval is already required for a marine sanitation device that is used on the Great Lakes and would be required in any case to sell equipment on the global market.

Division 5 requires placards for commercial ships over 12 m in length to inform the passengers and crew of restrictions. It is estimated that the placards will have a one-time cost implication of \$20 to \$100 per ship. It is estimated that the cost to industry will be less than \$250,000.

Every ship over 400 gross tonnage, or a ship carrying more than 15 passengers, is required to have a garbage management plan and garbage record book. The development of the plan has a one-time cost implication of two person-hours per ship. Ongoing maintenance of the Garbage Record Book is estimated at two to ten person-hours per year. This is dependent on the number of calls to port the ship makes in a year.

These requirements reflect the Pollution Convention provisions that have been in force since 1998 and therefore Canadian ships that voyage to a country that is a signatory to the Pollution Convention would already be required to comply with these requirements.

Division 6 requires all Canadian ships of 400 gross tonnage or more to have an Air Pollution Prevention Certificate issued by Transport Canada Marine Safety or an approved classification society. Ships are subject to initial, annual, intermediate and renewal surveys in order to be certified. It is estimated that 100 ships that make voyages to a country that is a signatory to the Pollution Convention are currently affected by the Regulations. Fees for the issuance of a certificate are estimated to be \$400 per ship. Since Annex VI to the Pollution Convention is in force, the approximately 100 Canadian ships that travel internationally require certification in any case in order to voyage to a country that is already a party to Annex VI.

Ships with new diesel engines having a power output of more than 130 kW are required to keep records in accordance with the NOx Technical Code. It is estimated that keeping these records will consume approximately two person-days per year per ship. Division 6 also requires that new diesel engines having a power output of more than 130 kW and new incinerators for use on Canadian ships be type approved. This will result in additional costs to engine and incinerator manufacturers, but type test approval would be required in any case to sell equipment on the global market.

The cost to comply with the anti-fouling systems provisions of Division 7 is marginal for the domestic fleet. Health Canada prohibited the sale and use of organotin paints as of December 31, 2002. Ships that are less than 400 gross tonnage but are 24 metres or more in length engaged on international voyages are required to have an Anti-Fouling Systems Declaration on board. Ships of 400 gross tonnage or more engaged on international voyages are required to have an International Anti-Fouling Systems Certificate.

les appareils sanitaires qui doivent être utilisés à bord de navires canadiens reçoivent une homologation de type. Cela entraînera des déboursés additionnels pour les fabricants, cependant une homologation de type est déjà obligatoire dans le cas d'un appareil d'épuration marine utilisé sur les Grands Lacs et une telle homologation serait également requise pour vendre de l'équipement sur le marché mondial.

La section 5 exige que des affiches soient placées sur les navires commerciaux d'une longueur de plus de 12 m pour informer les passagers et l'équipage des restrictions. On estime que les affiches entraîneront un coût ponctuel de 20 \$ à 100 \$ par navire et que le coût total pour l'industrie sera de moins de 250 000 \$.

Chaque navire de plus de 400 tonnes ou transportant plus de 15 passagers doit conserver un plan de gestion des ordures et un registre des ordures. L'établissement d'un plan suppose un déboursé ponctuel équivalent à deux heures-personne par navire. La tenue permanente du registre des ordures devrait prendre de deux à dix heures-personne par année. Ce chiffre dépend du nombre d'escales effectuées par le navire chaque année.

Ces exigences sont harmonisées avec les règles internationales de la Convention sur la pollution des mers qui sont en vigueur depuis 1998. Par conséquent, les navires canadiens qui effectuent des voyages dans un pays signataire de la Convention sur la pollution des mers devraient déjà s'y être conformés.

La section 6 exige que tous les navires canadiens d'une jauge brute de 400 tonnes ou plus détiennent un certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère émis par la Sécurité maritime de Transports Canada ou par une société de classification agréée. Les navires feront l'objet d'inspections initiales, annuelles, intermédiaires et de renouvellement afin de recevoir leur certificat. On estime qu'environ 100 navires qui effectuent des voyages dans un pays signataire de la Convention sur la pollution des mers sont présentement touchés par le Règlement. Les frais d'obtention d'un certificat sont estimés à 400 \$ par navire. Cependant, depuis l'entrée en vigueur de l'Annexe VI de la Convention sur la pollution des mers, la centaine de navires canadiens qui effectuent des voyages internationaux doivent détenir en tout temps un certificat pour tout voyage dans un pays adhérent déjà à l'Annexe VI.

Les navires munis de nouveaux moteurs diesels d'une puissance de 130 kW ou plus doivent conserver des registres conformément au Code technique sur les oxydes d'azote. On estime que la tenue de ces registres prendra environ deux journées-personne par année par navire. La section 6 exige également que les nouveaux moteurs diesels ayant une puissance de plus de 130 kW de même que les nouveaux incinérateurs sur les navires canadiens fassent l'objet d'une homologation de type. Cela occasionnera des frais supplémentaires pour les fabricants de moteurs et d'incinérateurs, mais l'homologation de type sera requise en tout temps pour vendre de l'équipement sur le marché mondial.

Les coûts associés à la conformité aux dispositions de la section 7 relatives aux systèmes antisalissure sont marginaux pour la flotte des navires canadiens. Le 31 décembre 2002, Santé Canada a interdit la vente et l'utilisation de peintures à base d'organostain. Les navires de moins de 400 tonnes d'une jauge brute ou d'une longueur de 24 mètres ou plus effectuant des voyages internationaux doivent conserver à bord une déclaration relative au système antisalissure. Les navires d'une jauge brute de 400 tonnes ou plus qui effectuent des voyages internationaux doivent détenir un certificat international du système antisalissure.

Summary of benefits and costs

Based on the previous regulatory regime, approximately 95 percent of ships engaged on international voyages are currently operating within the previous regulatory requirements. The domestic fleet will require upgrades to their existing systems to be fully compliant. These upgrades will generate an increasingly positive impact that will not be fully realized until all the provisions are phased-in. The financial impact of these upgrades will be more noticeable for those operators that have not previously upgraded their pollution systems, but immeasurable benefits will be provided to the marine environment. The overall cost to clean up an environmental pollution accident or the cumulative effects of ongoing discharges can vary widely depending on the variables associated with each case. However, it can be stated with certainty that the dollar costs associated with the harm caused by ongoing discharges or with marine environmental clean-ups can far exceed the aggregate costs that would be associated with the changes to equipment and procedural requirements included in the Regulations.

Consultation

Consultations for the development of the Regulations have been conducted through the mail, public meetings of the Canadian Marine Advisory Council (CMAC), outreach meetings and the CMAC Website.

Between the fall of 2003 and the summer of 2004, extensive consultations were held in all regions of Canada to provide stakeholders of the marine industry and other interested parties with the opportunity to review and discuss the regulatory structure of the Regulations. Specific meetings were held during the regional and national CMAC meetings, which are held twice each year. Regional meeting locations included Vancouver, Hay River, Iqaluit, Burlington, Montréal, Québec, Moncton, and St. John's and the national CMAC meetings were held in Ottawa. Outreach meetings were held in Gimli, Vancouver and Burlington during the summer of 2005 to address specific submissions relating to the sewage provisions found in Part 2, Division 4. Progress updates have been provided during all CMAC meetings since the summer of 2004. These options were discussed with stakeholders and received their full support during consultations at the regional and national CMAC meetings held between the fall 2003 and summer 2004.

The Regulations were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on June 17, 2006. During the 90-day comment period that followed, Marine Safety officials received several hundred comments on the proposed Regulations and in particular, with respect to Division 4 — Sewage. The majority of comments received related to record keeping, discharge requirements and technical requirements for marine sanitation devices and holding tanks. It was noted that the text of the proposed Regulations appeared inconsistent with the consensus reached during consultations. In particular, some stakeholders commented on a perceived disconnect between the discharge requirements of the proposed Regulations (“from the nearest land”) and their understanding of the requirements agreed upon during consultation (using the term “from shore”). It was argued that the proposed Regulations as written were unenforceable.

Résumé des avantages et des coûts

Selon le régime de réglementation antérieur, approximativement 95 pour cent des navires qui effectuent des voyages internationaux sont exploités actuellement en vertu des exigences réglementaires antérieures. Les systèmes existants de la flotte nationale nécessiteront des mises à niveau pour être pleinement conformes. Ces mises à niveau auront une incidence de plus en plus positive qui ne sera entièrement réalisée que lorsque toutes les dispositions seront en vigueur. L'incidence financière de ces mises à niveau sera plus perceptible pour les exploitants qui n'ont pas déjà mis à niveau leurs systèmes antipollution, mais les avantages seront inestimables pour le milieu marin. Le coût global des opérations de nettoyage à la suite d'un accident environnemental ou les effets cumulatifs des rejets actuels peuvent varier considérablement selon les variables associées à chaque cas. Cependant, il peut être établi avec certitude que les coûts associés aux dommages causés par les rejets actuels ou aux mesures de dépollution du milieu marin peuvent excéder largement l'ensemble des coûts associés aux changements apportés à l'équipement et aux exigences en matière de modalités d'application prévues dans le Règlement.

Consultations

Les consultations en vue de l'élaboration du Règlement ont été tenues par courrier, dans le cadre de réunions publiques du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC), de réunions d'information et au moyen du site Web du CCMC.

De l'automne 2003 à l'été 2004, des consultations ont été menées dans toutes les régions du Canada afin de donner l'occasion aux intervenants de l'industrie maritime et aux personnes intéressées de commenter le cadre du Règlement et de formuler leurs observations. Des rencontres particulières ont eu lieu lors des réunions régionales et des réunions nationales du CCMC, lesquelles sont tenues deux fois par année. Des réunions régionales ont été tenues à Vancouver, à Hay River, à Iqaluit, à Burlington, à Montréal, à Québec, à Moncton et à St. John's. Les réunions nationales du CCMC ont été tenues à Ottawa. Des réunions d'information ont été tenues à Gimli, à Vancouver et à Burlington au cours de l'été 2005 afin de discuter de propositions spécifiques concernant les dispositions relatives aux eaux usées que l'on trouve à la section 4 de la partie 2. Des comptes rendus à jour sur le progrès réalisé ont été présentés lors des réunions du CCMC depuis l'été 2004. Ces options ont fait l'objet de discussions avec les intervenants et ont été approuvées par ces derniers lors des consultations menées dans le cadre des réunions régionales et nationales du CCMC tenues entre l'automne 2003 et l'été 2004.

Le Règlement a été publié au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I, le 17 juin 2006. Durant la période de 90 jours réservée aux commentaires qui a suivi, les représentants officiels de la Sécurité maritime ont reçu des centaines de commentaires sur le Règlement proposé, commentaires qui ont porté en particulier sur la section 4 relative aux eaux usées. La plupart des commentaires avaient trait à la tenue des registres, aux exigences relatives aux rejets et aux exigences techniques visant les appareils d'épuration marine et les citernes de retenue. Certains intervenants avaient souligné que le libellé du Règlement proposé ne semblait pas correspondre au consensus atteint durant les consultations. En particulier, certains intervenants avaient indiqué qu'il semblait y avoir un écart entre les termes « à partir de la terre la plus proche » figurant dans le Règlement proposé et leur compréhension des exigences convenues durant les consultations utilisant les termes « à partir de la rive ». Certains intervenants soutenaient que le Règlement proposé, de la manière dont il était libellé, ne pourrait être susceptible d'application valable.

Many parties commented that they simply would not be able to comply with the proposed Regulations because it would not be, in some cases, technically practical to comply with the technical requirements for holding tanks or marine sanitation devices; others claimed that, in many cases, the lack of on shore reception facilities could hamper compliance.

Several other parties pointed out that the structure of the main consultation forum, CMAC, prevented their full participation in the consultation process because discussion tables were held simultaneously. To address this and to clarify discharge requirements and technical requirements for equipment, an announcement was made at the November 2006 National CMAC meeting, that Marine Safety officials would provide additional opportunities for the review of the proposed Regulations before the end of December 2006.

Following the November 2006 National CMAC meeting, Marine Safety officials engaged in additional meetings to discuss changes to the proposed Regulations subsequent to pre-publication in the *Canada Gazette*, Part I. Between November 2 and December 20, 2006, meetings were held in Toronto, Vancouver, Churchill, St. John's, Halifax and Charlottetown. In view of the comments received and following further discussions during these meetings, consensus was reached on the need to modify the proposed discharge requirement:

- Stakeholders emphasized that the expression "from nearest land" is based on the baseline of Canada's territorial sea, which, in the Vancouver area, would impose an unreasonable requirement to recreational boaters travelling in the Inside Passage. This concern was addressed by replacing the expression "from nearest land" by the expression "from shore" and specifying the vessel size and passenger carry-capacity cut-offs.
- The new provision permits the discharge of sewage in designated waters based on specific fecal coliform levels per 100 ml of water.
- Additional provisions were also included to permit the discharge of sewage from ships of less than 400 tons gross tonnage and not certified to carry more than 15 persons where waters are not more than 6 nautical miles wide.
- The technical requirements concerning marine sanitation devices, holding tanks and alternative means of containment, were modified to include portable units.

Stakeholders have also expressed concerns regarding the requirements to keep receipt and maintain record of discharge and use of reception facilities. They emphasized that such administration was too onerous for small recreational boaters and that recording discharges on continuous discharge systems would make it impossible to accurately record discharges. In response to the comments received, consensus was reached to remove the requirement for sewage discharge record keeping.

De nombreuses parties avaient souligné qu'elles ne seraient tout simplement pas capables de se conformer au Règlement proposé étant donné qu'il ne serait pas facile, dans certains cas, de se conformer aux exigences techniques relatives aux citernes de retenue ou aux appareils d'épuration marine. D'autres avaient souligné que, dans bien des cas, l'absence d'installations de réception des eaux usées à terre en nombre suffisant pourrait empêcher la conformité.

De nombreuses parties avaient souligné que la structure de la principale tribune de consultation, le CCMC, les empêchait de participer pleinement au processus de consultation étant donné que diverses tables de réunions étaient tenues simultanément. Pour régler ce problème et pour fournir des précisions concernant les exigences relatives aux rejets et les exigences techniques relatives à l'équipement, on avait alors annoncé lors de la réunion de novembre 2006 du chapitre national du CCMC que les représentants officiels de la Sécurité maritime fourniraient aux intervenants d'autres occasions de passer en revue le Règlement proposé avant la fin de décembre 2006.

Pour donner suite à la réunion du chapitre national du CCMC tenue en novembre 2006, les représentants officiels de la Sécurité maritime ont tenu des réunions additionnelles pour discuter des modifications à apporter au Règlement proposé suivant la publication au préalable du Règlement dans la *Gazette du Canada* Partie I. Entre le 2 novembre et le 20 décembre 2006, des réunions ont donc été tenues à Toronto, Vancouver, Churchill, St. John's, Halifax et Charlottetown. À la suite des commentaires reçus et des discussions tenues durant ces réunions, il y a eu un accord sur la nécessité de modifier les exigences proposées relatives aux rejets telles que :

- Les intervenants précisent que l'expression « à partir de la terre la plus proche », est fondée sur la ligne de base de la mer territoriale du Canada qui, dans la région de Vancouver, imposerait des exigences non raisonnables aux plaisanciers voyageant par le Inside Passage. Cette inquiétude a été traitée en recommandant le remplacement de l'expression « à partir de la terre la plus proche » par l'expression « à partir de la rive » en indiquant la dimension des bâtiments et leur capacité de transport de passagers.
- Les nouvelles dispositions permettent le rejet d'eaux usées non épurées dans certains secteurs à l'intérieur des limites des eaux territoriales en fonction des niveaux fécaux précis de coliformes par 100 ml d'eau.
- D'autres dispositions ont aussi été ajoutées en vue d'autoriser le rejet d'eaux usées à partir de navires d'une jauge brute de moins de 400 tonnes et qui ne sont pas autorisés à transporter plus de 15 personnes dans les cas où la largeur des étendues d'eau où seront faits les rejets est inférieure à 6 milles marins.
- Les exigences techniques visant les appareils d'épuration marine, les citernes de retenue et les autres dispositifs de retenue ont été modifiées pour inclure les unités portatives.

Les intervenants ont également exprimé des inquiétudes concernant les exigences de garder les reçus, de tenir un registre des rejets et de l'utilisation des équipements de réception. Ils ont souligné qu'une telle administration était trop onéreuse pour des petits plaisanciers et qu'en tenant un registre des rejets des systèmes d'évacuation continus, il serait impossible de tenir un registre précis de ces rejets. En réponse aux commentaires reçus, le consensus a été atteint à l'effet qu'il ne serait plus nécessaire de tenir un registre des eaux usées.

Environmental considerations

A preliminary scan for environmental impacts has been undertaken in accordance with the criteria of Transport Canada's Strategic Environmental Assessment Policy Statement — March 2001. The preliminary scan has led to the conclusion that a detailed analysis is not necessary. Further assessments or studies regarding environmental effects of this initiative are not likely to yield a different determination.

Compliance and enforcement

The Regulations will not impact the overall compliance and enforcement mechanisms for the prevention of pollution from ships. The Regulations will not require significant additional monitoring to ensure compliance, as Transport Canada Marine Safety inspectors will enforce the Regulations during normal inspections under Part V and Part XV of the CSA. In addition, the Regulations do not affect existing compliance and enforcement mechanisms under the provisions of the CSA enforced by Transport Canada Marine Safety inspectors. Subsection 664(1) of the CSA addresses penalties for contravention of the Regulations and includes fines of up to \$1,000,000 or imprisonment for up to three years, or both. As Annexes IV, V and VI to the Pollution Convention are already in force internationally, by implementing their provisions under the CSA, Marine Safety inspectors will be provided with additional authority to detain or require repairs on ships that are not Canadian ships and that do not meet the requirements of these Annexes when calling at Canadian ports.

Contact

Tom Morris
Manager
Environmental Protection (AMSEE)
Transport Canada, Marine Safety
Place de Ville, Tower C,
330 Sparks Street, 10th Floor
Ottawa, Ontario
K1A 0N8
Telephone: 613-991-3170
Fax: 613-993-8196
Email: morrist@tc.gc.ca

Considérations environnementales

Une analyse préliminaire des incidences sur l'environnement a été effectuée conformément aux critères de la Déclaration de principes de Transports Canada sur les évaluations environnementales stratégiques — mars 2001. L'analyse préliminaire a révélé qu'il n'était pas nécessaire de procéder à une analyse plus approfondie. Il est peu probable que des évaluations ou des études complémentaires des répercussions environnementales de cette initiative donnent lieu à des décisions différentes.

Respect et exécution

Le Règlement n'a aucune incidence sur les mécanismes de respect et d'exécution établis pour la prévention de la pollution causée par les navires. Le Règlement ne nécessitera pas de contrôle supplémentaire important afin d'assurer la conformité puisque les inspecteurs de la Sécurité maritime de Transports Canada l'appliqueront lors des inspections régulières, en vertu de la partie V et de la partie XV de la LMMC. De plus, le Règlement ne modifie pas les mécanismes d'application actuels en vertu des dispositions de la LMMC qui sont appliquées par les inspecteurs de la Sécurité maritime de Transports Canada. Le paragraphe 664(1) de la LMMC traite des sanctions maximales prévues pour les infractions au Règlement et inclut les sanctions pouvant aller jusqu'à un million de dollars ou des peines d'emprisonnement maximales de trois ans ou les deux. Comme les Annexes IV, V et VI de la Convention sur la pollution des mers sont déjà en vigueur à l'échelle internationale, leur mise en application en vertu des dispositions de la LMMC donne aux inspecteurs de la Sécurité maritime le pouvoir de détenir ou d'exiger la réparation des navires qui ne figurent pas dans le registre canadien au moment où ils font escale dans les ports canadiens et qui ne sont pas conformes aux exigences réglementaires de ces annexes.

Personne-ressource

Tom Morris
Gestionnaire
Protection de l'environnement (AMSEE)
Transports Canada, Sécurité maritime
Place de Ville, Tour C
330, rue Sparks, 10^e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0N8
Téléphone : 613-991-3170
Télécopieur : 613-993-8196
Courriel : morrist@tc.gc.ca

Registration
SOR/2007-87 May 3, 2007

AERONAUTICS ACT

Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I, III, VI and VII)

P.C. 2007-700 May 3, 2007

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, Infrastructure and Communities, pursuant to section 4.9^a and subsection 7.6(1)^b of the *Aeronautics Act*, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I, III, VI and VII)*.

REGULATIONS AMENDING THE CANADIAN AVIATION REGULATIONS (PARTS I, III, VI AND VII)

AMENDMENTS

1. (1) The definition “operator”, in subsection 101.01(1) of the *Canadian Aviation Regulations*¹ is replaced by the following: “operator” in respect of an airport or heliport, means the holder of the appropriate Canadian aviation document that is in force with respect to the airport or heliport or the person in charge of the airport or heliport, whether as employee, agent or representative of the holder of the Canadian aviation document; (*exploitant*)

(2) Subsection 101.01(1) of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order: “heliport” means an aerodrome in respect of which a heliport certificate issued under Subpart 5 of Part III is in force; (*héliport*)

2. Part III of Schedule II to Subpart 3 of Part I of the Regulations is amended by adding the following after section 303.20:

Column I Designated Provision	Column II Maximum Amount of Penalty (\$)	
	Individual	Corporation
SUBPART 4 — [RESERVED]		
SUBPART 5 — HELIPORTS		
Section 305.03	5,000	25,000
Section 305.05	1,000	5,000
Subsection 305.10(1)	5,000	25,000
Subsection 305.10(2)	3,000	15,000
Subsection 305.10(3)	5,000	25,000
Subsection 305.17(1)	3,000	15,000
Subsection 305.17(2)	3,000	15,000
Subsection 305.17(3)	3,000	15,000

^a S.C. 1992, c. 4, s. 7
^b S.C. 2004, c. 15, s. 18
¹ SOR/96-433

Enregistrement
DORS/2007-87 Le 3 mai 2007

LOI SUR L’AÉRONAUTIQUE

Règlement modifiant le Règlement de l’aviation canadien (Parties I, III, VI et VII)

C.P. 2007-700 Le 3 mai 2007

Sur recommandation du ministre des Transports, de l’Infrastructure et des Collectivités et en vertu de l’article 4.9^a et du paragraphe 7.6(1)^b de la *Loi sur l’aéronautique*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement de l’aviation canadien (Parties I, III, VI et VII)*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE L’AVIATION CANADIEN (PARTIES I, III, VI ET VII)

MODIFICATIONS

1. (1) La définition de « exploitant », au paragraphe 101.01(1) du *Règlement de l’aviation canadien*¹, est remplacée par ce qui suit :

« exploitant » Dans le cas d’un aéroport ou d’un héliport, le titulaire du document d’aviation canadien approprié en vigueur délivré à l’égard de l’aéroport ou de l’héliport, ou la personne responsable de l’aéroport ou de l’héliport, que ce soit à titre d’employé, de mandataire ou de représentant du titulaire du document d’aviation canadien. (*operator*)

(2) Le paragraphe 101.01(1) du même règlement est modifié par adjonction, selon l’ordre alphabétique, de ce qui suit : « héliport » Aérodrome à l’égard duquel un certificat d’héliport délivré en vertu de la sous-partie 5 de la partie III est en vigueur. (*héliport*)

2. La partie III de l’annexe II de la sous-partie 3 de la partie I du même règlement est modifiée par adjonction, après l’article 303.20, de ce qui suit :

Colonne I Texte désigné	Colonne II Montant maximum de l’amende (\$)	
	Personne physique	Personne morale
SOUS-PARTIE 4 — [RÉSERVÉE]		
SOUS-PARTIE 5 — HÉLIPORTS		
Article 305.03	5 000	25 000
Article 305.05	1 000	5 000
Paragraphe 305.10(1)	5 000	25 000
Paragraphe 305.10(2)	3 000	15 000
Paragraphe 305.10(3)	5 000	25 000
Paragraphe 305.17(1)	3 000	15 000
Paragraphe 305.17(2)	3 000	15 000
Paragraphe 305.17(3)	3 000	15 000

^a L.C. 1992, ch. 4, art. 7
^b L.C. 2004, ch. 15, art. 18
¹ DORS/96-433

Column I Designated Provision	Column II Maximum Amount of Penalty (\$)		Colonne I Texte désigné	Colonne II Montant maximum de l'amende (\$)	
	Individual	Corporation		Personne physique	Personne morale
Subsection 305.17(4)	3,000	15,000	Paragraphe 305.17(4)	3 000	15 000
Subsection 305.17(5)	3,000	15,000	Paragraphe 305.17(5)	3 000	15 000
Subsection 305.18(1)	3,000	15,000	Paragraphe 305.18(1)	3 000	15 000
Subsection 305.18(2)	3,000	15,000	Paragraphe 305.18(2)	3 000	15 000
Section 305.19	3,000	15,000	Article 305.19	3 000	15 000
Section 305.20	3,000	15,000	Article 305.20	3 000	15 000
Subsection 305.25(1)	5,000	25,000	Paragraphe 305.25(1)	5 000	25 000
Subsection 305.25(2)	5,000	25,000	Paragraphe 305.25(2)	5 000	25 000
Subsection 305.25(3)	5,000	25,000	Paragraphe 305.25(3)	5 000	25 000
Subsection 305.25(4)	5,000	25,000	Paragraphe 305.25(4)	5 000	25 000
Subsection 305.25(5)	5,000	25,000	Paragraphe 305.25(5)	5 000	25 000
Subsection 305.25(6)	5,000	25,000	Paragraphe 305.25(6)	5 000	25 000
Subsection 305.29(1)	5,000	25,000	Paragraphe 305.29(1)	5 000	25 000
Subsection 305.29(2)	5,000	25,000	Paragraphe 305.29(2)	5 000	25 000
Subsection 305.29(3)	5,000	25,000	Paragraphe 305.29(3)	5 000	25 000
Subsection 305.29(4)	5,000	25,000	Paragraphe 305.29(4)	5 000	25 000
Subsection 305.29(5)	5,000	25,000	Paragraphe 305.29(5)	5 000	25 000
Subsection 305.31(1)	3,000	15,000	Paragraphe 305.31(1)	3 000	15 000
Subsection 305.31(2)	3,000	15,000	Paragraphe 305.31(2)	3 000	15 000
Subsection 305.33(1)	3,000	15,000	Paragraphe 305.33(1)	3 000	15 000
Subsection 305.33(2)	5,000	25,000	Paragraphe 305.33(2)	5 000	25 000
Subsection 305.33(3)	5,000	25,000	Paragraphe 305.33(3)	5 000	25 000
Subsection 305.33(4)	5,000	25,000	Paragraphe 305.33(4)	5 000	25 000
Subsection 305.33(6)	5,000	25,000	Paragraphe 305.33(6)	5 000	25 000
Subsection 305.33(7)	5,000	25,000	Paragraphe 305.33(7)	5 000	25 000
Subsection 305.33(8)	5,000	25,000	Paragraphe 305.33(8)	5 000	25 000
Subsection 305.33(9)	5,000	25,000	Paragraphe 305.33(9)	5 000	25 000
Subsection 305.33(10)	5,000	25,000	Paragraphe 305.33(10)	5 000	25 000
Subsection 305.33(11)	5,000	25,000	Paragraphe 305.33(11)	5 000	25 000
Subsection 305.33(12)	5,000	25,000	Paragraphe 305.33(12)	5 000	25 000
Subsection 305.33(13)	5,000	25,000	Paragraphe 305.33(13)	5 000	25 000
Subsection 305.33(14)	5,000	25,000	Paragraphe 305.33(14)	5 000	25 000
Subsection 305.35(1)	3,000	15,000	Paragraphe 305.35(1)	3 000	15 000
Subsection 305.35(2)	3,000	15,000	Paragraphe 305.35(2)	3 000	15 000
Subsection 305.35(3)	3,000	15,000	Paragraphe 305.35(3)	3 000	15 000
Subsection 305.35(4)	3,000	15,000	Paragraphe 305.35(4)	3 000	15 000
Subsection 305.37(1)	5,000	25,000	Paragraphe 305.37(1)	5 000	25 000
Subsection 305.37(2)	5,000	25,000	Paragraphe 305.37(2)	5 000	25 000
Subsection 305.37(3)	5,000	25,000	Paragraphe 305.37(3)	5 000	25 000
Subsection 305.37(4)	5,000	25,000	Paragraphe 305.37(4)	5 000	25 000
Subsection 305.37(5)	5,000	25,000	Paragraphe 305.37(5)	5 000	25 000
Subsection 305.38(1)	3,000	15,000	Paragraphe 305.38(1)	3 000	15 000
Subsection 305.39(1)	3,000	15,000	Paragraphe 305.39(1)	3 000	15 000
Subsection 305.39(2)	3,000	15,000	Paragraphe 305.39(2)	3 000	15 000
Subsection 305.39(3)	3,000	15,000	Paragraphe 305.39(3)	3 000	15 000
Subsection 305.41(1)	3,000	15,000	Paragraphe 305.41(1)	3 000	15 000
Subsection 305.41(2)	3,000	15,000	Paragraphe 305.41(2)	3 000	15 000
Subsection 305.41(3)	3,000	15,000	Paragraphe 305.41(3)	3 000	15 000
Subsection 305.41(4)	3,000	15,000	Paragraphe 305.41(4)	3 000	15 000
Subsection 305.41(5)	5,000	25,000	Paragraphe 305.41(5)	5 000	25 000
Subsection 305.43(1)	5,000	25,000	Paragraphe 305.43(1)	5 000	25 000
Subsection 305.43(2)	5,000	25,000	Paragraphe 305.43(2)	5 000	25 000
Subsection 305.43(3)	5,000	25,000	Paragraphe 305.43(3)	5 000	25 000
Subsection 305.43(4)	5,000	25,000	Paragraphe 305.43(4)	5 000	25 000
Subsection 305.43(5)	5,000	25,000	Paragraphe 305.43(5)	5 000	25 000
Subsection 305.45(1)	3,000	15,000	Paragraphe 305.45(1)	3 000	15 000
Subsection 305.45(2)	1,000	5,000	Paragraphe 305.45(2)	1 000	5 000
Subsection 305.45(3)	1,000	5,000	Paragraphe 305.45(3)	1 000	5 000
Subsection 305.45(4)	1,000	5,000	Paragraphe 305.45(4)	1 000	5 000

Column I Designated Provision	Column II Maximum Amount of Penalty (\$)	
	Individual	Corporation
Subsection 305.45(5)	1,000	5,000
Subsection 305.45(6)	1,000	5,000
Subsection 305.45(7)	1,000	5,000
Subsection 305.45(8)	1,000	5,000
Subsection 305.46(1)	5,000	25,000
Subsection 305.46(2)	5,000	25,000
Subsection 305.47(1)	5,000	25,000
Subsection 305.47(2)	5,000	25,000
Section 305.48	5,000	25,000
Section 305.49	3,000	15,000
Subsection 305.53(2)	1,000	5,000
Subsection 305.53(3)	1,000	5,000
Subsection 305.54(1)	1,000	5,000
Subsection 305.54(2)	1,000	5,000
Subsection 305.54(3)	1,000	5,000
Section 305.55	1,000	5,000
Section 305.56	1,000	5,000
Section 305.57	1,000	5,000

3. Part IV of Schedule II to Subpart 3 of Part I of the Regulations is amended by adding the following after subsection 406.47(1):

Column I Designated Provision	Column II Maximum Amount of Penalty (\$)	
	Individual	Corporation
Section 406.50	3,000	15,000

4. The heading to Part III of the Regulations is replaced by the following:

PART III — AERODROMES, AIRPORTS
AND HELIPORTS

5. Section 301.01 of the Regulations is replaced by the following:

301.01 This Subpart applies in respect of all aerodromes except airports, heliports and military aerodromes.

6. The heading “SUBPART 2 — AIRPORTS” in Part III of the Regulations is replaced by the following:

SUBPART 2 — AIRPORTS

7. Subsection 302.01(2) of the Regulations is amended by striking out the word “or” at the end of paragraph (a), by adding the word “or” at the end of paragraph (b) and by adding the following after paragraph (b):

(c) heliports.

8. The reference “SUBPART 5 — [RESERVED]” in Part III of the Regulations is replaced with the following:

Colonie I Texte désigné	Colonie II Montant maximum de l’amende (\$)	
	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 305.45(5)	1 000	5 000
Paragraphe 305.45(6)	1 000	5 000
Paragraphe 305.45(7)	1 000	5 000
Paragraphe 305.45(8)	1 000	5 000
Paragraphe 305.46(1)	5 000	25 000
Paragraphe 305.46(2)	5 000	25 000
Paragraphe 305.47(1)	5 000	25 000
Paragraphe 305.47(2)	5 000	25 000
Article 305.48	5 000	25 000
Article 305.49	3 000	15 000
Paragraphe 305.53(2)	1 000	5 000
Paragraphe 305.53(3)	1 000	5 000
Paragraphe 305.54(1)	1 000	5 000
Paragraphe 305.54(2)	1 000	5 000
Paragraphe 305.54(3)	1 000	5 000
Article 305.55	1 000	5 000
Article 305.56	1 000	5 000
Article 305.57	1 000	5 000

3. La partie IV de l’annexe II de la sous-partie 3 de la partie I du même règlement est modifiée par adjonction, après le paragraphe 406.47(1), de ce qui suit :

Colonie I Texte désigné	Colonie II Montant maximal de l’amende (\$)	
	Personne physique	Personne morale
Article 406.50	3 000	15 000

4. Le titre de la Partie III du même règlement est remplacé par ce qui suit :

PARTIE III — AÉRODROMES, AÉROPORTS
ET HÉLIPORTS

5. L’article 301.01 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

301.01 La présente sous-partie s’applique aux aérodromes, sauf les aéroports, les héliports et les aérodromes militaires.

6. Le titre « SOUS-PARTIE 2 — AÉROPORTS », à la partie III du même règlement, est remplacé par ce qui suit :

SOUS-PARTIE 2 — AÉROPORTS

7. Le paragraphe 302.01(2) du même règlement est modifié par adjonction, après l’alinéa b), de ce qui suit :

c) aux héliports.

8. La mention « SOUS-PARTIE 5 — [RÉSERVÉE] » à la Partie III du même règlement qui suit la mention « SOUS-PARTIE 4 — [RÉSERVÉE] » est remplacée par ce qui suit :

SUBPART 5 — HELIPORTS

SOUS-PARTIE 5 — HÉLIPORTS

*Division I — General**Section I — Généralités*

Interpretation

Définitions

305.01 The following definitions apply in this Subpart.

“applicable heliport standard” means the standard that is applicable to a heliport or to a part of it, or to its administration and operation, as determined under subsection 305.17(1). (*norme sur les héliports applicable*)

“FATO” means a final approach and take-off area, which consists of a defined area over which the final phase of a helicopter approach manoeuvre to hover or land is completed and from which the take-off manoeuvre is commenced. (*FATO*)

“heliport certificate” means a certificate issued under section 305.08, 305.11 or 305.12. (*certificat d’héliport*)

“heliport closed marking” means a marking that meets the requirements of subsection 305.41(1). (*marque de zone fermée d’héliport*)

“heliport operations manual” or “HOM” means the manual referred to in sections 305.53 to 305.57 and includes any amendments to the manual that are approved pursuant to subsection 305.08(4). (*manuel d’exploitation d’héliport ou MEH*)

“standard 621.19” means *Standards Obstruction Markings of the General Operating and Flight Rules Standards*, as amended from time to time, published by Transport Canada. (*norme 621.19*)

“TLOF” means a touchdown and lift off area, which consists of a load-bearing area on which a helicopter may touch down or lift off. (*TLOF*)

Application

305.02 (1) Subject to subsection (2), this Subpart applies in respect of the operation of a heliport

- (a) that is located within a built-up area of a city or town;
- (b) that is used by an air operator providing a scheduled air service for the purpose of transporting persons;
- (c) for which an instrument approach procedure to precision limits is established in accordance with the applicable heliport standard; or
- (d) that is any other heliport in respect of which the issuance of a heliport certificate would be in the public interest and would further the safe operation of the heliport.

(2) This Subpart does not apply in respect of a military heliport.

Requirement to Hold a Heliport Certificate

305.03 No person shall operate a heliport referred to in subsection 305.02(1) unless a heliport certificate is issued in respect of the heliport and the person complies with the requirements of the heliport certificate and operates the heliport in accordance with the heliport operations manual.

305.01 Les définitions qui suivent s’appliquent à la présente sous-partie.

« certificat d’héliport » Certificat délivré en vertu des articles 305.08, 305.11 ou 305.12. (*héliport certificate*)

« FATO » Aire d’approche finale et de décollage, laquelle consiste en une aire définie au-dessus de laquelle se déroule la phase finale de la manœuvre d’approche d’un hélicoptère jusqu’au vol stationnaire ou jusqu’à l’atterrissage et à partir de laquelle commence la manœuvre de décollage. (*FATO*)

« manuel d’exploitation d’héliport » ou « MEH » Le manuel visé aux articles 305.53 à 305.57. La présente définition comprend toute modification du manuel qui est approuvée en application du paragraphe 305.08(4). (*héliport operations manual or HOM*)

« marque de zone fermée d’héliport » Marque qui est conforme aux exigences du paragraphe 305.41(1). (*heliport closed marking*)

« norme 621.19 » Les *Normes d’identification des obstacles des Normes relatives aux règles générales d’utilisation et de vol des aéronefs*, publiées par Transports Canada, avec leurs modifications successives. (*standard 621.19*)

« norme sur les héliports applicable » La norme qui s’applique à un héliport ou à une partie de celui-ci, ou à sa gestion et à son exploitation, telle qu’elle est établie en application du paragraphe 305.17(1). (*applicable heliport standard*)

« TLOF » Aire de prise de contact et d’envol, laquelle consiste en une aire portante sur laquelle un hélicoptère peut effectuer une prise de contact ou prendre son envol. (*TLOF*)

Application

305.02 (1) Sous réserve du paragraphe (2), la présente sous-partie s’applique à l’exploitation d’un héliport qui répond à l’une des conditions suivantes :

- a) il est situé dans une zone bâtie d’une ville ou d’un village;
- b) il est utilisé par un exploitant aérien qui fournit un service aérien régulier pour le transport de personnes;
- c) une procédure d’approche aux instruments jusqu’aux limites de précision est établie pour lui conformément à la norme sur les héliports applicable;
- d) il s’agit d’un autre héliport à l’égard duquel la délivrance d’un certificat d’héliport serait dans l’intérêt public et favoriserait l’exploitation sécuritaire de l’héliport.

(2) La présente sous-partie ne s’applique pas aux héliports militaires.

Obligation d’être titulaire d’un certificat d’héliport

305.03 Il est interdit à toute personne d’exploiter un héliport visé au paragraphe 305.02(1) à moins qu’un certificat d’héliport n’ait été délivré à l’égard de celui-ci et que la personne ne se conforme aux exigences de ce certificat et qu’elle n’exploite l’héliport conformément au manuel d’exploitation d’héliport.

Eligibility to Hold a Helicopter Certificate

305.04 A person is eligible to hold a helicopter certificate if they are

- (a) a citizen of Canada;
- (b) a permanent resident of Canada;
- (c) a corporation incorporated under the territorial, provincial or federal laws of Canada; or
- (d) a municipal, provincial or federal entity.

Management Agreement

305.05 No helicopter operator shall manage another helicopter operator's helicopter unless they are authorized to do so in the helicopter operations manual of the other operator's helicopter.

[**305.06** and **305.07** reserved]

Division II — Certification

Application and Issuance of a Helicopter Certificate

305.08 (1) An applicant for a helicopter certificate shall

- (a) submit to the Minister the application;
- (b) ensure that the helicopter meets the certification requirements and criteria set out in these Regulations and the applicable helicopter standard;
- (c) submit to the Minister for approval their copy of a proposed helicopter operations manual that describes the manner in which the helicopter meets the requirements and criteria referred to in paragraph (b) and the physical specifications of the helicopter; and
- (d) submit to the Minister proof that the applicant has consulted with the local government authority relating to the proposed helicopter and adjacent land in accordance with the requirements of the applicable helicopter standard.

(2) Subject to subsection 6.71(1) of the Act, the Minister shall, after receipt of an application for a helicopter certificate, issue the certificate if the applicant demonstrates to the Minister the ability

- (a) to maintain an organizational structure in accordance with the requirements of their helicopter operations manual;
- (b) to maintain an operation of aviation activities at the helicopter that ensures the operational requirements set out in their helicopter operations manual are met; and
- (c) to conduct operations at the helicopter in a safe manner.

(3) For the purposes of subsection (2), an applicant shall have

- (a) an organization capable of exercising helicopter operational management; and
- (b) operational support services and equipment that are in accordance with their helicopter operations manual.

(4) If a helicopter does not meet a requirement set out in the applicable helicopter standard, the Minister may specify replacement conditions to be included in the helicopter operations manual that relate to the same subject matter as the unmet requirement and that are necessary to achieve a level of safety that is equivalent to the one established by the requirement to protect the public interest and to ensure aviation safety.

Admissibilité au certificat d'hélicoptère

305.04 Est admissible à être titulaire d'un certificat d'hélicoptère la personne qui est, selon le cas :

- a) un citoyen canadien;
- b) un résident permanent du Canada;
- c) une société constituée en vertu des lois du Canada, d'une province ou d'un territoire;
- d) une entité municipale, provinciale ou fédérale.

Accord de la direction

305.05 Il est interdit à l'exploitant d'un hélicoptère de gérer un hélicoptère d'un autre exploitant d'hélicoptère à moins qu'il n'y soit autorisé dans le manuel d'exploitation d'hélicoptère de l'hélicoptère de l'autre exploitant.

[**305.06** et **305.07** réservés]

Section II — Certification

Demande et délivrance d'un certificat d'hélicoptère

305.08 (1) Le demandeur d'un certificat d'hélicoptère doit :

- a) présenter sa demande au ministre;
- b) veiller à ce que l'hélicoptère soit conforme aux exigences et aux critères de certification qui figurent dans le présent règlement et la norme sur les hélicoptères applicable;
- c) soumettre à l'approbation du ministre son exemplaire du projet de manuel d'exploitation d'hélicoptère qui décrit la manière dont l'hélicoptère se conforme aux exigences et aux critères de certification visés à l'alinéa b) et aux caractéristiques physiques de celui-ci;
- d) présenter au ministre la preuve qu'il a consulté l'administration locale compétente en ce qui a trait au projet d'hélicoptère et à toute terre adjacente, conformément aux exigences et aux critères de la norme sur les hélicoptères applicable.

(2) Sous réserve du paragraphe 6.71(1) de la Loi, après réception d'une demande de certificat d'hélicoptère, le ministre délivre ce certificat si le demandeur lui démontre qu'il est en mesure de satisfaire aux exigences suivantes :

- a) maintenir une structure organisationnelle conformément aux exigences du manuel d'exploitation d'hélicoptère;
- b) assurer l'exploitation des activités aériennes à l'hélicoptère pour que les exigences d'exploitation prévues dans le manuel d'exploitation d'hélicoptère soient respectées;
- c) exploiter l'hélicoptère d'une manière sécuritaire.

(3) Pour l'application du paragraphe (2), le demandeur doit disposer de ce qui suit :

- a) une organisation capable d'exercer la gestion de l'exploitation de l'hélicoptère;
- b) des services et de l'équipement de soutien opérationnel qui sont conformes à son manuel d'exploitation d'hélicoptère.

(4) Si un hélicoptère n'est pas conforme à l'une des exigences de la norme sur les hélicoptères applicable, le ministre peut préciser des conditions de remplacement à insérer dans le manuel d'exploitation d'hélicoptère qui visent la même question que l'exigence non respectée et qui sont nécessaires pour obtenir un niveau de sécurité équivalent à celui de l'exigence visant la protection de l'intérêt public et la sécurité aérienne.

Contents of a Heliport Certificate

305.09 A heliport certificate shall contain the following information:

- (a) the certificate number;
- (b) the name of the heliport;
- (c) the name of the heliport operator;
- (d) the signature of the Minister; and
- (e) the date of issue.

General Conditions of a Heliport Certificate

305.10 (1) The holder of a heliport certificate shall ensure that the heliport meets the applicable certification criteria set out in these Regulations and in the applicable heliport standard.

(2) The holder of a heliport certificate shall

- (a) maintain the organizational structure referred to in paragraph 305.08(2)(a); and
- (b) notify the Minister within 10 working days after any change in its legal name, trade name or managerial personnel under paragraph 305.08(3)(a).

(3) The holder of a heliport certificate shall conduct operations at the heliport in a safe manner.

Transfer of a Heliport Certificate

305.11 The Minister shall approve the transfer of a heliport certificate to a transferee and issue an amended heliport certificate only if

- (a) the current holder of the heliport certificate notifies the Minister in writing at least 14 days before ceasing to operate the heliport that they will cease to operate the heliport as of the date specified in the notice and of the name of the transferee;
- (b) the transferee applies in writing to the Minister for the issuance of a new heliport certificate and includes a copy of the transfer notice referred to in paragraph (a) within 14 days before the current holder ceases to operate the heliport; and
- (c) the requirements set out in section 305.10 are met on the day of transfer and there are no indications that they will not continue to be met.

Interim Heliport Certificate

305.12 (1) The Minister may issue an interim heliport certificate in writing to the following persons authorizing them to operate a heliport:

- (a) an applicant referred to in section 305.08, until the day of issuance of the heliport certificate that will be issued to the applicant as soon as the application procedure in respect of the issuance is completed; and
- (b) a transferee referred to in section 305.11, until the day of issuance of an amended heliport certificate in respect of the heliport that will be issued to the transferee as soon as the application procedure in respect of the transfer is completed.

(2) An interim heliport certificate expires on the earlier of

- (a) the day on which the heliport certificate or the amended heliport certificate is issued, and

Contenu du certificat d'héliport

305.09 Le certificat d'héliport doit contenir les renseignements suivants :

- a) son numéro;
- b) le nom de l'héliport;
- c) le nom de l'exploitant de l'héliport;
- d) la signature du ministre;
- e) la date de sa délivrance.

Conditions générales du certificat d'héliport

305.10 (1) Le titulaire d'un certificat d'héliport doit veiller à ce que l'héliport soit conforme aux critères de certification applicables qui figurent dans le présent règlement et la norme sur les héliports applicable.

(2) Il doit :

- a) maintenir la structure organisationnelle visée à l'alinéa 305.08(2)a);
- b) aviser le ministre de toute modification apportée à sa dénomination sociale, à son nom commercial ou au personnel de gestion en application de l'alinéa 305.08(3)a), dans les 10 jours ouvrables qui suivent cette modification.

(3) Il doit exploiter l'héliport de manière sécuritaire.

Cession ou transfert d'un certificat d'héliport

305.11 Le ministre approuve la cession ou le transfert d'un certificat d'héliport à un cessionnaire et délivre un certificat d'héliport modifié seulement lorsque les conditions suivantes sont réunies :

- a) au moins 14 jours avant de cesser d'exploiter l'héliport, le titulaire actuel du certificat d'héliport informe le ministre, dans un avis écrit, qu'il cessera d'exploiter l'héliport à la date qui y est indiquée et y précise le nom du cessionnaire;
- b) dans les 14 jours avant que le titulaire actuel cesse d'exploiter l'héliport, le cessionnaire présente au ministre, par écrit, une demande en vue de la délivrance d'un nouveau certificat d'héliport, à laquelle est jointe une copie de l'avis de cession ou de transfert visé à l'alinéa a);
- c) les exigences prévues à l'article 305.10 sont respectées à la date de la cession ou du transfert et tout indique qu'elles continueront d'être respectées.

Certificat d'héliport provisoire

305.12 (1) Le ministre peut, par écrit, délivrer un certificat provisoire d'héliport aux personnes ci-après les autorisant à exploiter un héliport :

- a) le demandeur visé à l'article 305.08, jusqu'à la date de délivrance du certificat d'héliport, lequel lui sera délivré dès que les formalités relatives à la délivrance auront été remplies;
- b) le cessionnaire visé à l'article 305.11, jusqu'à la date de délivrance du certificat d'héliport modifié, lequel lui sera délivré à l'égard de l'héliport dès que les formalités relatives à la cession ou au transfert auront été remplies.

(2) Le certificat d'héliport provisoire expire à la première des dates suivantes :

- a) la date de délivrance du certificat d'héliport ou du certificat d'héliport modifié;

(b) the day specified in the interim heliport certificate as the day on which it will expire.

(3) Except for sections 305.08 and 305.09, this Subpart applies in respect of an interim heliport certificate in the same manner as it applies in respect of a heliport certificate.

[305.13 to 305.16 reserved]

Division III — Operator of a Heliport

Obligations of an Operator

305.17 (1) The operator of a heliport shall comply with the requirements

(a) with respect to the heliport as a whole, the following heliport standards as identified in their heliport operations manual:

(i) unless the operator has voluntarily adopted the standard referred to in subparagraph (ii), for heliports in respect of which a heliport certificate was issued before the coming into force of these Regulations, the *Heliport and Helideck Standards and Recommended Practices*, TP 2586E, and

(ii) for any other heliport, standard 325 — *Heliport Standards*, as they read on the day on which the heliport certificate was issued;

(b) with respect to any procedure pertaining to the administration, heliport traffic management, safety and security, emergency response and heliport maintenance, standard 325 — *Heliport Standards*; and

(c) with respect to any replacement or improvement to the heliport since the day on which the heliport certificate was issued, the following heliport standards:

(i) for parts or facilities of the heliport that returned to service before the coming into force of these Regulations, the most recent applicable heliport standard for the heliport as identified in their heliport operations manual, and

(ii) for parts or facilities of the heliport returned to service on or after the day of coming into force of these Regulations, standard 325 — *Heliport Standards*, as they read on the day on which the part or facility was returned to service.

(2) The operator of a heliport shall

(a) review each aeronautical information publication as soon as possible after its issuance and immediately after the review notify the Minister and the provider of aeronautical information services of any inaccurate information contained in the publication that pertains to the heliport that they operate;

(b) notify the provider of an aeronautical information publication before any planned change to the heliport, the heliport facilities or the level of service at the heliport that would affect the accuracy of information contained in the publication;

(c) ensure that the notification is in accordance with the processes and procedures established by the provider of the aeronautical information services to meet the standards referred to in Part VIII;

(d) notify the provider of aeronautical information services of all changes to operational information published in the aeronautical information publications; and

b) la date d'expiration indiquée sur le certificat d'héliport provisoire.

(3) À l'exception des articles 305.08 et 305.09, la présente sous-partie s'applique au certificat d'héliport provisoire de la même manière qu'elle s'applique au certificat d'héliport.

[305.13 à 305.16 réservés]

Section III — Exploitant d'un héliport

Obligations de l'exploitant

305.17 (1) L'exploitant d'un héliport doit se conformer aux exigences suivantes :

a) à l'égard de l'ensemble de l'héliport, les normes sur les héliports ci-après, telles qu'elles figurent dans son manuel d'exploitation d'héliport :

(i) sauf si l'exploitant a volontairement adopté la norme visée au sous-alinéa (ii), dans le cas de tout héliport à l'égard duquel un certificat d'héliport a été délivré avant la date d'entrée en vigueur du présent règlement, la norme intitulée *Héliports et héli-plates-formes — Normes et pratiques recommandées*, TP 2586F,

(ii) pour tout autre héliport, la norme 325 — *Normes relatives aux héliports*, dans sa version à la date à laquelle le certificat d'héliport a été délivré;

b) à l'égard de toute procédure visant l'administration, la gestion de la circulation à l'héliport, la sûreté, les interventions d'urgence et l'entretien de l'héliport, la norme 325 — *Normes relatives aux héliports*;

c) à l'égard de tout remplacement ou de toute amélioration à l'héliport depuis la date de délivrance du certificat d'héliport, les normes sur les héliports suivantes :

(i) lorsque la remise en service de parties ou d'installations de l'héliport s'est effectuée avant la date d'entrée en vigueur du présent règlement, la plus récente version de la norme sur les héliports applicable, telle qu'elle figure dans son manuel d'exploitation d'héliport,

(ii) lorsque la remise en service de parties ou d'installations de l'héliport s'effectue à la date d'entrée en vigueur du présent règlement ou après cette date, la norme 325 — *Normes relatives aux héliports*, dans sa version à la date de remise en service de la partie ou de l'installation.

(2) L'exploitant de l'héliport doit :

a) examiner, aussitôt que possible après sa diffusion, chaque nouvelle édition des publications d'information aéronautique et, immédiatement après l'examen, aviser le ministre et le fournisseur de services d'information aéronautique de tout renseignement inexact qui y figure concernant l'héliport qu'il exploite;

b) aviser le fournisseur de publications d'information aéronautique avant que survienne, à l'héliport, tout changement prévu à ses installations ou à son niveau de service qui serait susceptible de rendre inexacts les renseignements contenus dans la publication;

c) veiller à ce que l'avis soit donné conformément au processus et à la procédure de services d'information aéronautique établis par le fournisseur pour satisfaire aux normes visées à la partie VIII;

d) aviser le fournisseur de services d'information aéronautique de tout changement apporté aux renseignements opérationnels qui figurent dans les publications d'information aéronautique;

(e) notify the Minister in writing of any change in heliport operations within 14 days after the day of the change and take the following measures, as applicable:

- (i) if a hazardous condition has been identified, issue a NOTAM identifying the hazard, and
- (ii) if a change in heliport operations constitutes a change to the provisions identified in the heliport certificate, ensure that the change has been approved by the Minister.

(3) Subject to subsection (4), the operator of a heliport shall give to the Minister, and cause to be received at the appropriate air traffic control unit or flight service station, immediate notice of any of the following circumstances of which the operator has knowledge:

- (a) any projection by an object through an obstacle limitation surface relating to the heliport;
- (b) the existence of any obstruction or hazardous condition affecting aviation safety at or in the vicinity of the heliport;
- (c) any reduction in the level of services at the heliport that are set out in an aeronautical information publication as being provided at the heliport;
- (d) the closure of any part of the manoeuvring area of the heliport; and
- (e) any other conditions that could be hazardous to aviation safety at the heliport and against which precautions are warranted.

(4) Where it is not feasible for the operator of a heliport to cause notice of a circumstance referred to in subsection (3) to be received at the appropriate air traffic control unit or flight service station, the operator of the heliport shall give immediate notice directly to the pilots who may be affected by that circumstance.

(5) Prior to the use of a heliport for helicopter operations, the operator of the heliport shall remove from the surface of the heliport or the surrounding ground over which they have control, any vehicle or other obstruction that is hazardous to aviation safety.

Heliport Operations Manual

305.18 (1) The operator of a heliport shall, as soon as possible after the issuance of the heliport certificate,

- (a) provide the Minister with their copy of the heliport operations manual as approved under paragraph 305.10(b) and any amendments to the manual approved under paragraph (2)(b); and
- (b) distribute copies of the applicable portions and amendments to the applicable persons and institutions referred to in the manual.

(2) The operator of the heliport shall

- (a) keep their heliport operations manual up to date; and
- (b) submit to the Minister for approval any proposed amendment to their heliport operations manual.

Division IV — General Certification Requirements

Heliport Classification

305.19 The operator of a heliport shall determine the heliport classification in accordance with standard 325 — *Heliport Standards* in respect of

e) aviser le ministre, par écrit, de tout changement relatif à l'exploitation de l'héliport dans les 14 jours suivant la date du changement et, le cas échéant, prendre les mesures suivantes :

- (i) si une situation dangereuse a été signalée, faire publier un NOTAM pour signaler le danger,
- (ii) si un changement relatif à l'exploitation de l'héliport constitue une modification des dispositions figurant dans le certificat d'héliport, s'assurer que le changement a été approuvé par le ministre.

(3) Sous réserve du paragraphe (4), l'exploitant d'un héliport doit aviser immédiatement le ministre, et faire en sorte que soit également avisée l'unité de contrôle de la circulation aérienne ou la station d'information de vol compétente, des circonstances ci-après dont il a connaissance :

- a) tout empiètement par un objet sur une surface de limitation d'obstacles de l'héliport;
- b) la présence d'obstacles ou l'existence d'une situation dangereuse compromettant la sécurité aéronautique à l'héliport ou dans son voisinage;
- c) toute baisse du niveau des services fournis à l'héliport qui figurent dans une publication d'information aéronautique et y sont indiqués comme étant fournis à l'héliport;
- d) la fermeture d'une partie de l'aire de mouvement de l'héliport;
- e) l'existence de toute autre situation qui pourrait constituer un danger pour la sécurité aéronautique à l'héliport et à l'égard de laquelle il serait justifié de prendre des mesures préventives.

(4) Lorsqu'il ne peut faire en sorte que l'unité de contrôle de la circulation aérienne ou la station d'information de vol compétente soit avisée d'un fait mentionné au paragraphe (3), l'exploitant de l'héliport doit, immédiatement, informer directement les pilotes qui peuvent être touchés par ces circonstances.

(5) Avant l'utilisation de l'héliport à des fins d'exploitation d'un hélicoptère, l'exploitant de celui-ci doit enlever de la surface de celui-ci ou de l'espace environnant qui relève de lui tout véhicule ou obstacle susceptible de constituer un danger pour la sécurité aéronautique.

Manuel d'exploitation d'héliport

305.18 (1) L'exploitant d'un héliport doit aussitôt que possible après la délivrance du certificat d'héliport :

- a) remettre au ministre un exemplaire de son manuel d'exploitation d'héliport approuvé par celui-ci en application de l'alinéa 305.10b) et de toute modification de celui-ci approuvée en application de l'alinéa (2)b);
- b) distribuer aux personnes et aux établissements visés dans le manuel un exemplaire des parties et modifications qui leur sont applicables.

(2) L'exploitant de l'héliport doit :

- a) tenir à jour son manuel d'exploitation d'héliport;
- b) soumettre à l'approbation du ministre tout projet de modification de son manuel.

Section IV — Exigences générales de certification

Classification de l'héliport

305.19 L'exploitant d'un héliport doit établir la classification de l'héliport conformément à la norme 325 — *Normes relatives aux héliports*, en ce qui concerne :

- (a) the classification of non-instrument heliports; and
- (b) performance requirements of helicopters that are expected to use the heliport.

Operational Limits

305.20 The operator of a heliport shall determine, and record in their heliport operations manual, the heliport operational limitations in accordance with the applicable heliport standard with respect to

- (a) load bearing strength of the TLOF when required by the applicable heliport standard;
- (b) the maximum helicopter overall length for which each operational area at a heliport is certified; and
- (c) the heliport classification as specified in paragraph 305.19(a) and category as determined in accordance with the applicable heliport standard.

Units of Measurement

305.21 Unless otherwise specified in the applicable heliport standard, units of measurement used in this Division and in the heliport operations manual shall use the following rounding rules and specified measurement units:

- (a) elevations to the nearest foot;
- (b) linear dimensions to the nearest metre;
- (c) geographic coordinates in latitude and longitude to the nearest second;
- (d) geographic coordinates measured in accordance with North American Datum 1983;
- (e) bearings to the nearest degree;
- (f) water depths, measured in the specified unit expressed, to the nearest foot or metre; and
- (g) range of tides or water levels, measured in the specified unit expressed, to the nearest foot or metre.

[305.22 to 305.24 reserved]

Division V — Physical Characteristics

305.25 (1) The operator of a heliport shall ensure that

- (a) the heliport has at least one FATO; and
- (b) no FATO is used to accommodate the manoeuvres of more than one helicopter at a time.

(2) Subject to subsections (3) to (6), the operator of a heliport shall ensure that the heliport meets the requirements set out in the applicable heliport standard in respect of

- (a) FATOs;
- (b) safety areas;
- (c) rejected take-off areas, if applicable;
- (d) helicopter clearways, if applicable;
- (e) TLOFs, if applicable;
- (f) taxiways as follows, if applicable:
 - (i) air taxiways,
 - (ii) helicopter ground taxiways,

- a) la classification des héliports à vue;
- b) les exigences de performance des hélicoptères susceptibles d'utiliser l'héliport.

Limites opérationnelles

305.20 L'exploitant d'un héliport détermine les limites opérationnelles de l'héliport, et les inscrit dans son manuel d'exploitation d'héliport, conformément à la norme sur les héliports applicable en ce qui concerne :

- a) la force portante de la TLOF dans les cas où elle est exigée par la norme sur les héliports applicable;
- b) la longueur maximale hors tout des hélicoptères pour laquelle chaque aire d'exploitation de l'héliport est certifiée;
- c) la classification de l'héliport telle qu'elle figure à l'alinéa 305.19a) et la catégorie de celui-ci déterminée conformément à la norme sur les héliports applicable.

Unités de mesure

305.21 À moins d'indication contraire dans la norme sur les héliports applicable, les unités de mesure qui sont utilisées dans la présente section et le manuel d'exploitation d'héliport doivent être exprimées selon les règles d'arrondissement et les unités de mesure précisées suivantes :

- a) les altitudes, arrondies au pied près;
- b) les dimensions linéaires, arrondies au mètre près;
- c) les coordonnées géographiques, arrondies à la seconde de latitude et de longitude près;
- d) les coordonnées géographiques établies selon le Système de référence nord-américain de 1983;
- e) les relèvements arrondis au degré près;
- f) la profondeur de l'eau, exprimée selon l'unité de mesure spécifiée, arrondie au pied ou au mètre près;
- g) l'amplitude des marées ou des niveaux d'eau, exprimée selon l'unité de mesure spécifiée, arrondie au pied ou au mètre près.

[305.22 à 305.24 réservés]

Section V — Caractéristiques physiques

305.25 (1) L'exploitant d'un héliport doit veiller :

- a) à ce que l'héliport soit équipé d'au moins une FATO;
- b) à ce qu'aucune FATO ne soit utilisée pour desservir les manoeuvres de plus d'un hélicoptère à la fois.

(2) Sous réserve des paragraphes (3) à (6), l'exploitant d'un héliport doit veiller à ce que celui-ci soit conforme aux exigences de la norme sur les héliports applicable en ce qui concerne :

- a) les FATO;
- b) les aires de sécurité;
- c) le cas échéant, les aires de décollage interrompu;
- d) le cas échéant, les prolongements dégagés pour hélicoptères;
- e) le cas échéant, les TLOF;
- f) le cas échéant, les voies de circulation suivantes :
 - (i) les voies de circulation en vol rasant,
 - (ii) les voies de circulation au sol pour hélicoptères,

- (iii) helicopter ground taxiway shoulders, and
- (iv) helicopter ground taxiway strips;
- (g) aprons, if applicable; and
- (h) helicopter parking positions, if applicable.

(3) The operator of a surface-level heliport shall ensure that the heliport meets the special requirements for a surface-level heliport set out in the applicable heliport standard in respect of

- (a) TLOFs;
- (b) taxiways; and
- (c) aprons.

(4) The operator of an elevated or rooftop heliport shall ensure that the heliport meets the special requirements for an elevated or rooftop heliport set out in the applicable heliport standard in respect of

- (a) TLOFs;
- (b) safety nets; and
- (c) helicopter parking positions.

(5) The operator of a heliport located on an aerodrome primarily designed to serve aeroplanes shall ensure that the heliport meets the special requirements for a heliport located on an aerodrome set out in the applicable heliport standard in respect of

- (a) application of additional standards regarding aerodromes;
- (b) FATOs;
- (c) ground taxiway separation distances;
- (d) taxi-holding positions;
- (e) aprons; and
- (f) helicopter parking positions.

(6) The operator of an H1 heliport shall ensure that the heliport meets the special requirements for an H1 heliport set out in the applicable heliport standard in respect of FATOs and TLOFs.

[305.26 to 305.28 reserved]

Division VI — Obstacle Limitation Surfaces

305.29 (1) Subject to subsections (2) to (4), the operator of a heliport shall establish the following obstacle limitation surfaces in accordance with the applicable heliport standard for a non-instrument, non-precision or precision FATO and meet the special requirements for the surfaces and any obstacles that may affect them, set out in the applicable heliport standard:

- (a) approach surfaces;
- (b) take-off surfaces; and
- (c) transitional surfaces.

(2) The operator of an H1 heliport shall ensure that the heliport meets the special requirements for obstacle limitation surfaces for non-instrument FATOs set out in the applicable heliport standard for an H1 heliport in respect of approach or take-off surfaces.

- (iii) les accotements de voies de circulation au sol pour hélicoptères,
- (iv) les bandes de voies de circulation au sol pour hélicoptères;
- g) le cas échéant, les aires de trafic;
- h) le cas échéant, les postes de stationnement d'hélicoptère.

(3) L'exploitant d'un héliport en surface doit veiller à ce que celui-ci soit conforme aux exigences spéciales qui se rapportent à un héliport en surface et qui figurent dans la norme sur les héliports applicable en ce qui concerne :

- a) les TLOF;
- b) les voies de circulation;
- c) les aires de trafic.

(4) L'exploitant d'un héliport surélevé ou situé sur un toit doit veiller à ce que celui-ci respecte les exigences spéciales qui se rapportent à un héliport surélevé et qui figurent dans la norme sur les héliports applicable en ce qui concerne :

- a) les TLOF;
- b) les filets de sécurité;
- c) les postes de stationnement d'hélicoptère.

(5) L'exploitant d'un héliport situé sur un aérodrome principalement conçu pour desservir les avions doit veiller à ce que cet héliport soit conforme aux exigences spéciales qui se rapportent à un héliport situé sur un aérodrome et qui figurent dans la norme sur les héliports applicable en ce qui concerne :

- a) l'application de normes additionnelles relatives aux aérodromes;
- b) les FATO;
- c) les distances de séparation des voies de circulation au sol pour hélicoptères;
- d) les points d'attente de circulation;
- e) les aires de trafic;
- f) les postes de stationnement d'hélicoptère.

(6) L'exploitant d'un héliport H1 doit veiller à ce que celui-ci soit conforme aux exigences spéciales qui se rapportent à un héliport H1 et qui figurent dans la norme sur les héliports applicable, en ce qui concerne les FATO et les TLOF.

[305.26 à 305.28 réservés]

Section VI — Surfaces de limitation d'obstacles

305.29 (1) Sous réserve des paragraphes (2) à (4), l'exploitant d'un héliport doit établir les surfaces de limitation d'obstacles ci-après conformément à la norme sur les héliports applicable dans le cas d'une FATO avec approche à vue, d'une FATO de non-précision ou d'une FATO de précision et respecter les exigences spéciales qui se rapportent à ces surfaces et à tout obstacle pouvant avoir une incidence sur celles-ci et qui figurent dans la norme sur les héliports applicable :

- a) les surfaces d'approche;
- b) les surfaces de décollage;
- c) les surfaces de transition.

(2) Pour toute FATO avec approche à vue, l'exploitant d'un héliport H1 doit veiller à ce que celui-ci soit conforme aux exigences spéciales qui se rapportent aux surfaces de limitation d'obstacles et qui figurent dans la norme sur les héliports applicable dans le cas d'un héliport H1 en ce qui concerne les surfaces d'approche ou de décollage.

(3) The operator of an H1 heliport shall conduct a survey of the approach and take-off surface to determine obstacle information and submit a copy to the Minister at the time of the initial heliport certification and after that at least once every five years, unless no new obstacle has been established in the approach and take-off surface during the five-year period and a report to that effect is made to the Minister.

(4) The operator of an H2 heliport shall ensure that the heliport meets the special requirements for obstacle limitation surfaces for non-instrument FATOs set out in the applicable heliport standard for an H2 heliport in respect of approach or take-off surfaces.

(5) The operator of a heliport equipped with an instrument FATO shall ensure that the heliport meets the special requirements for obstacle limitation surfaces for instrument FATOs set out in the applicable heliport standard.

[305.30 reserved]

Division VII — Visual Aids for Air Navigation

305.31 (1) The operator of a heliport shall equip the heliport with at least one wind direction indicator and meet the requirements for wind direction indicators set out in the applicable heliport standard.

(2) The operator of a heliport shall meet the requirements for heliport markings set out in the applicable heliport standard in respect of

- (a) heliport identification marking;
- (b) in the case of a hospital heliport, hospital heliport identification marking;
- (c) an aiming point marking for each FATO;
- (d) FATO edge marking;
- (e) a FATO designation marking for each FATO;
- (f) a FATO centre line marking for each FATO;
- (g) approach and take-off direction indicator marking;
- (h) a TLOF edge marking for each TLOF;
- (i) the maximum allowable helicopter weight marking for each TLOF;
- (j) the following taxiway markings:
 - (i) taxiway centre line marking,
 - (ii) taxiway holding position marking, and
 - (iii) taxiway edge marking;
- (k) where the apron edge is not easily identifiable, an apron edge marking;
- (l) where a helicopter parking position is provided, a helicopter parking position marking;
- (m) where a helicopter parking position is provided and helicopters are required to have a specific alignment on the parking position, an alignment marking;
- (n) where a helicopter parking position is not large enough for the largest helicopter for which the heliport is designed or where the size of the parking position is limited by the minimum separation requirement to an obstacle or an adjacent parking position, a helicopter parking position information marking; and

(3) L'exploitant d'un hélicoptère H1 doit effectuer un levé des trajectoires d'approche et de départ pour établir tout renseignement relatif aux obstacles et en remettre copie au ministre au moment de la certification initiale de l'héliport et, par la suite, tous les cinq ans, sauf dans le cas où aucun nouvel obstacle n'est signalé relativement à ces surfaces, auquel cas un rapport à cet effet doit être fourni au ministre.

(4) Pour toute FATO avec approche à vue, l'exploitant d'un hélicoptère H2 doit veiller à ce que celui-ci soit conforme aux exigences spéciales relatives aux surfaces de limitation d'obstacles qui figurent dans la norme sur les hélicoptères applicable dans le cas d'un hélicoptère H2 en ce qui concerne les surfaces d'approche ou de décollage.

(5) Pour toute FATO avec approche aux instruments, l'exploitant d'un hélicoptère doté d'une FATO avec approche aux instruments doit veiller à ce que l'héliport soit conforme aux exigences spéciales qui se rapportent aux surfaces de limitation d'obstacles et qui figurent dans la norme sur les hélicoptères applicable.

[305.30 réservé]

Section VII — Aides visuelles à la navigation

305.31 (1) L'exploitant d'un hélicoptère doit le doter d'au moins un indicateur de direction du vent et respecter les exigences qui se rapportent aux indicateurs de direction du vent et qui figurent dans la norme sur les hélicoptères applicable.

(2) L'exploitant d'un hélicoptère doit respecter les exigences qui se rapportent aux marques d'héliport et qui figurent dans la norme sur les hélicoptères applicable en ce qui concerne :

- a) la marque distinctive d'héliport;
- b) dans le cas d'un hélicoptère d'hôpital, la marque d'identification d'héliport d'hôpital;
- c) une marque de point cible pour chaque FATO;
- d) la marque périphérique d'une FATO;
- e) une marque d'identification de FATO pour chaque FATO;
- f) une marque d'axe de FATO pour chaque FATO;
- g) la marque de direction d'approche et de décollage;
- h) une marque de bord de TLOF pour chaque TLOF;
- i) la marque de masse maximale admissible d'hélicoptère pour chaque TLOF;
- j) les marques de voies de circulation suivantes :
 - (i) la marque d'axe de voie de circulation,
 - (ii) la marque de point d'attente de voie de circulation,
 - (iii) la marque de bord de voie de circulation;
- k) lorsque les bords de l'aire de trafic ne sont pas facilement repérables, la marque de bord d'aire de trafic;
- l) lorsqu'un poste de stationnement d'hélicoptère est prévu, la marque de poste de stationnement d'hélicoptère;
- m) lorsqu'un poste de stationnement d'hélicoptère est prévu et que les hélicoptères doivent s'aligner dans un axe déterminé, la marque d'alignement;
- n) lorsqu'un poste de stationnement d'hélicoptère n'est pas assez grand pour accueillir le plus gros hélicoptère pour lequel l'héliport est conçu ou que les dimensions du poste de stationnement sont limitées par l'espacement minimal par rapport à un obstacle ou à un poste de stationnement voisin, la marque d'information sur le poste de stationnement d'hélicoptère;

(o) where passengers are required to walk on a specific path on an apron between a helicopter parking position and the passenger terminal, an apron passenger path marking.

[305.32 reserved]

Division VIII — Lights

305.33 (1) The operator of a heliport shall extinguish, screen or otherwise modify a ground light, other than an aeronautical ground light, that may cause confusion to heliport users within the heliport boundary or other spaces within the boundaries of the control of the heliport operator.

(2) The operator of a heliport shall meet the requirements set out in the applicable heliport standard in respect of the installation of

- (a) elevated approach lights;
- (b) elevated lights for operational areas;
- (c) inset lights;
- (d) light intensity and control; and
- (e) a heliport beacon.

(3) The operator of a heliport equipped with a non-instrument FATO that is certified to be available for use at night shall provide an approach and take-off direction light that meets the requirements set out in the applicable heliport standard where

- (a) at least one approach and departure path is required to be indicated to pilots; or
- (b) obstacle clearance, noise abatement or air traffic control procedures require that a specific direction be flown.

(4) The operator of a heliport shall provide a visual approach slope indicator system that meets the requirements set out in the applicable heliport standard where

- (a) there are inadequate visual references;
- (b) obstacle clearance, noise abatement or air traffic control procedures require that a particular slope be flown; or
- (c) the surrounding terrain may produce misleading information.

(5) Where a heliport approach path indicator or an abbreviated heliport approach path indicator is provided at a heliport, the visual approach slope indicator system shall meet the general design requirements and specific requirements set out in the applicable heliport standard.

(6) The operator of a heliport shall monitor the visual approach slope indicator system provided at a heliport in accordance with the requirements of the applicable heliport standard.

(7) Where a visual approach slope indicator system is provided, the operator of a heliport shall provide, when required, an obstacle protection surface (OPS) in accordance with the applicable heliport standard.

(8) The operator of a heliport shall provide FATO lights that meet the requirements of the applicable heliport standard for

o) lorsque les passagers doivent suivre un parcours précis sur l'aire de trafic, entre un poste de stationnement d'hélicoptère et l'aérogare, la marque de parcours des passagers.

[305.32 réservé]

Section VIII — Feux

305.33 (1) L'exploitant d'un héliport doit éteindre, protéger ou modifier d'une autre façon tout feu, autre qu'un feu aéronautique à la surface, qui peut causer de la confusion chez les utilisateurs de l'héliport dans les limites de celui-ci ou d'autres espaces relevant de lui.

(2) L'exploitant d'un héliport doit se conformer aux exigences figurant dans la norme sur les héliports applicable en ce qui concerne l'installation de ce qui suit :

- a) les feux d'approche hors sol;
- b) les feux en saillie des aires d'exploitation;
- c) les feux encastrés;
- d) l'intensité et l'allumage des feux;
- e) le phare d'héliport.

(3) L'exploitant d'un héliport doté d'une FATO pour approche à vue certifiée comme étant disponible pour utilisation de nuit, doit fournir un dispositif lumineux de direction d'approche et de décollage qui est conforme aux exigences de la norme sur les héliports applicable dans l'un ou l'autre des cas suivants :

- a) il est nécessaire d'indiquer aux pilotes au moins une trajectoire d'approche et de départ;
- b) la procédure concernant les franchissements d'obstacles, l'atténuation du bruit ou le contrôle de la circulation aérienne exige de voler selon une direction particulière.

(4) L'exploitant d'un héliport doit fournir un système d'indicateurs visuels de pente d'approche qui est conforme aux exigences de la norme sur les héliports applicable dans l'un ou l'autre des cas suivants :

- a) les repères visuels existants ne conviennent pas;
- b) la procédure concernant le franchissement d'obstacles, l'atténuation du bruit ou le contrôle de la circulation aérienne exige de voler selon une pente particulière;
- c) le relief avoisinant peut produire des renseignements trompeurs.

(5) Lorsqu'un indicateur d'approche à vue de l'héliport ou un indicateur d'approche à vue simplifié de l'héliport est fourni à un héliport, le système d'indicateurs visuels de pente d'approche doit être conforme aux exigences générales de conception et aux exigences particulières qui figurent dans la norme sur les héliports applicable.

(6) L'exploitant d'un héliport doté d'un système d'indicateurs visuels de pente d'approche doit assurer la surveillance de celui-ci conformément aux exigences de la norme sur les héliports applicable.

(7) Lorsqu'un système d'indicateurs visuels de pente d'approche est fourni, l'exploitant d'un héliport doit fournir, sur demande, une surface de protection d'obstacles (OPS) conformément à la norme sur les héliports applicable.

(8) L'exploitant d'un héliport doit installer des feux de FATO qui sont conformes aux exigences de la norme sur les héliports applicable dans les cas suivants :

- (a) a surface-level heliport unless the FATO and the TLOF are coincidental or the extent of the FATO is self-evident;
- (b) an instrument FATO; and
- (c) where an illuminated TLOF is not provided, a FATO that is certified to be available for use at night unless the FATO edge marking is clearly visible to heliport users by means of external floodlighting.

(9) Where a TLOF is not located within a FATO that is certified to be available for use at night, the operator of a heliport shall ensure the aiming point is illuminated in accordance with the applicable heliport standard.

(10) The operator of a heliport shall provide TLOF lights consisting of perimeter lights, floodlights or luminescent panels for a TLOF that is certified to be available for use at night and, if the perimeter of the TLOF is not coincidental with that of the FATO, in accordance with the requirements of the applicable heliport standard.

(11) Where a rejected take-off area is established for a surface-level heliport that is certified to be available for use at night, the operator of a heliport shall provide in that area rejected take-off area lights in accordance with the requirements of the applicable heliport standard.

(12) The operator of a heliport shall provide taxiway centre line lights in accordance with the requirements of the applicable heliport standard for a taxiway that is used in runway visual range conditions of less than 1200 feet or in conditions of ground visibility of less than one-quarter statute mile.

(13) The operator of a heliport shall provide taxiway edge lights in accordance with the requirements of the applicable heliport standard for a taxiway that is available at a heliport that is certified to be available for use at night and that is not provided with taxiway centre line lights.

(14) Where an apron is available at a heliport that is certified to be available for use at night, the operator of the heliport shall provide apron edge lights, retro-reflective edge markers or apron floodlighting in accordance with the requirements of the applicable heliport standard.

[305.34 reserved]

Division IX — Markers

305.35 (1) The operator of a heliport shall ensure that the markers installed at the heliport are either flush mounted or light-weight and frangibly mounted and in accordance with the requirements of the applicable heliport standard.

(2) The operator of a heliport shall provide FATO markers where

- (a) a FATO edge marking is not provided; and
- (b) where the extent of the FATO and the adjacent ground is not self-evident.

(3) The operator of a heliport shall provide ground taxiway edge markers in accordance with the requirements of the applicable heliport standard if the helicopters must travel along a ground taxiway to or from a FATO to an apron, unless

- (a) the edges of the taxiway are self-evident;
- (b) taxiway centre line lights are provided;

- a) un hélicoptère en surface, sauf si la FATO et la TLOF coïncident ou si la superficie de la FATO est clairement évidente;
- b) une FATO avec approche aux instruments;
- c) lorsqu'une TLOF éclairée n'est pas fournie, une FATO certifiée comme étant disponible pour utilisation de nuit, sauf si les marques de bord d'une FATO sont clairement visibles aux utilisateurs de l'héliport sous les feux de projecteurs extérieurs.

(9) Dans le cas où la TLOF n'est pas située dans une FATO certifiée comme étant disponible pour utilisation de nuit, l'exploitant d'un l'héliport doit veiller à ce que le point cible soit éclairé conformément à la norme sur les hélicoptères applicable.

(10) L'exploitant d'un hélicoptère doit pourvoir toute TLOF certifiée comme étant disponible pour utilisation de nuit de feux constitués de feux de périmètre, de projecteurs ou de panneaux lumineux et, si le périmètre de la TLOF ne coïncide pas avec la FATO, conformément aux exigences de la norme sur les hélicoptères applicable.

(11) Dans le cas où un hélicoptère de surface est certifié comme étant disponible pour utilisation de nuit et dispose d'un prolongement de décollage interrompu, l'exploitant de celui-ci doit pourvoir ce prolongement de feux de prolongement d'aire de décollage interrompu conformément aux exigences de la norme sur les hélicoptères applicable.

(12) L'exploitant d'un hélicoptère doit, conformément aux exigences de la norme sur les hélicoptères applicable, pourvoir de feux toute voie de circulation dont la portée visuelle de piste est inférieure à 1 200 pieds ou la visibilité au sol est inférieure à un quart de mille terrestre.

(13) Dans le cas où une voie de circulation qui est disponible à un hélicoptère doit être certifiée comme étant disponible pour utilisation de nuit et n'est pas pourvue de feux d'axe, l'exploitant de l'héliport doit pourvoir cette voie de feux de bord conformément aux exigences de la norme sur les hélicoptères applicable.

(14) Dans le cas où une aire de trafic est disponible à un hélicoptère doit être certifiée comme étant disponible pour utilisation de nuit, l'exploitant de l'héliport doit pourvoir cette aire de feux de bord, de balises rétro réfléchissantes de bord ou de projecteurs d'aire de trafic, conformément aux exigences de la norme sur les hélicoptères applicable.

[305.34 réservé]

Section IX — Balises

305.35 (1) L'exploitant d'un hélicoptère doit veiller à ce que les balises qui y sont installées soient encastrées ou légères et à montage frangible et qu'elles soient conformes aux exigences de la norme sur les hélicoptères applicable.

(2) L'exploitant d'un hélicoptère doit pourvoir une FATO de balises dans les cas suivants :

- a) en l'absence d'une marque de bord d'une FATO;
- b) la délimitation entre la limite de la FATO et l'espace au sol adjacent n'est pas clairement visible.

(3) L'exploitant d'un hélicoptère doit fournir, conformément aux exigences de la norme sur les hélicoptères applicable, des balises de bord de voie de circulation si les hélicoptères doivent circuler le long d'une voie de circulation au sol entre une FATO et une aire de trafic, sauf dans les cas suivants :

- a) les bords de la voie de circulation sont clairement visibles;
- b) l'axe de la voie de circulation est pourvu de feux;

- (c) taxiway edge lights are provided; or
- (d) taxiway centre line markers are provided.

(4) The operator of a heliport shall provide air taxiway markers if the helicopters must travel by air to or from a FATO to an apron via a specific corridor in accordance with the applicable heliport standard.

[305.36 reserved]

Division X — Visual Aids for Denoting Obstacles

Requirements for Marking or
Lighting Obstacles

305.37 (1) Subject to subsection (4), the operator of a heliport shall ensure that obstacles, other than aircraft, on the movement, manoeuvring and safety areas of the heliport are marked and lighted as follows:

- (a) vehicles and other mobile obstacles on the movement area shall be marked so as to be visible to pilots during aircraft operations;
- (b) where the heliport is used at night or in conditions of low visibility, vehicles and other mobile obstacles on the manoeuvring area shall be lighted;
- (c) elevated aeronautical ground lights on the movement area shall be marked so as to be conspicuous by day; and
- (d) in accordance with the applicable heliport standard, a fixed obstacles located on the safety area shall be
 - (i) marked, and
 - (ii) where the heliport is certified to be available for use at night, lighted.

(2) The operator of a heliport shall mark and, if the heliport is certified to be available for use at night, light fixed obstacles located within the area identified in the applicable heliport standard, except where the obstacle is

- (a) shielded by another fixed obstacle that is marked in accordance with standard 621.19;
- (b) conspicuous;
- (c) identified in an aeronautical evaluation as being sufficiently lit by ambient light at night; or
- (d) not more than 150 m above the adjacent ground and lighted in accordance with standard 621.19.

(3) The operator of a heliport where a fixed obstacle that is more than 150 m above the surrounding ground is located within the area identified in the applicable heliport standard shall

- (a) light the obstacle by high-intensity obstacle lights by day in accordance with standard 621.19; or
- (b) mark the obstacle in accordance with the applicable heliport standard.

(4) The operator of a heliport shall mark an elevated obstacle on the helicopter ground taxiway strips and, where the heliport is certified to be available for use at night, light the obstacle.

- c) les bords de la voie de circulation sont pourvus de feux;
- d) l'axe de la voie de circulation est pourvu de balises.

(4) Si les hélicoptères doivent circuler le long d'une voie de circulation au sol entre une FATO et une aire de trafic, l'exploitant d'un héliport doit fournir, conformément à la norme sur les héliports applicable, des balises de voie de circulation en vol rasant si les hélicoptères doivent circuler près du sol dans un corridor précis entre une FATO et une aire de trafic.

[305.36 réservé]

Section X — Aides visuelles à l'identification des obstacles

Exigences relatives aux marques ou au
balisage lumineux des obstacles

305.37 (1) Sous réserve du paragraphe (4), l'exploitant d'un héliport doit veiller à ce que les obstacles sur les aires de mouvement de manœuvre ou de sécurité de l'héliport, sauf les aéronefs, soient signalés et éclairés de la façon suivante :

- a) les véhicules et les autres obstacles mobiles sur l'aire de manœuvre sont pourvus de marques de façon à être visibles pour les pilotes au cours des manœuvres d'aéronefs;
- b) lorsque l'héliport est utilisé la nuit ou par temps où la visibilité est mauvaise, les véhicules et les autres obstacles mobiles sont pourvus de balises lumineuses;
- c) les feux aéronautiques surélevés au sol sont pourvus de marques de façon à être clairement visibles de jour;
- d) conformément à la norme sur les héliports applicable, tout autre objet fixe se trouvant dans l'aire de sécurité est pourvu :
 - (i) d'une part, de marques,
 - (ii) d'autre part, dans le cas où l'héliport est certifié être disponible pour utilisation de nuit, de balises lumineuses.

(2) L'exploitant d'un héliport doit pourvoir de marques les obstacles fixes qui se trouvent dans la zone indiquée dans la norme sur les héliports applicable et, dans le cas où l'héliport est certifié être disponible pour utilisation de nuit, de balises lumineuses, sauf si l'obstacle, selon le cas :

- a) est protégé par un autre obstacle fixe qui est pourvu de marques conformément à la norme 621.19;
- b) est clairement visible;
- c) selon une évaluation aéronautique, est suffisamment éclairé par l'éclairage ambiant pour être visible de nuit;
- d) ne s'élève pas à plus de 150 m au-dessus du sol environnant et est éclairé de jour conformément à la norme 621.19.

(3) L'exploitant d'un héliport où un obstacle fixe s'élevant à plus de 150 m au-dessus du sol environnant se trouve dans la zone indiquée dans la norme sur les héliports applicable doit, selon le cas :

- a) pourvoir l'obstacle, le jour, de feux d'intensité élevée conformément à la norme 621.19;
- b) pourvoir l'obstacles de marques conformément à la norme sur les héliports applicable.

(4) L'exploitant d'un héliport doit pourvoir de marques tout obstacle faisant saillie dans les bandes de voie de circulation au sol pour hélicoptères et, dans le cas où l'héliport est certifié être disponible pour utilisation de nuit, de balises lumineuses.

(5) The operator of a heliport shall mark an obstacle referred to in subsection (2) except if an aeronautical evaluation determines that

- (a) the obstacle is conspicuous because of its shape, dimensions or colour; or
- (b) retro-reflective tape or markers are sufficiently conspicuous to be used instead of lights.

Marking Obstacles

305.38 (1) The operator of a heliport shall ensure that a fixed obstacle or a mobile obstacle on the heliport is marked in accordance with the requirements of the applicable heliport standard.

(2) Obstacles required to be marked shall, in accordance with standard 621.19, be

- (a) coloured;
- (b) marked by markers; or
- (c) marked by flags.

Lighting Obstacles

305.39 (1) The operator of a heliport shall light a fixed obstacle in accordance with standard 621.19.

(2) The operator of a heliport shall ensure that maintenance and service vehicles in use display lights in accordance with the requirements of the applicable heliport standard.

(3) The operator of a heliport shall ensure that emergency vehicles in use that are required to be lighted display the lights specified in the applicable heliport standard.

[305.40 reserved]

Division XI — Visual Aids for Denoting Restricted Use Areas

305.41 (1) When a FATO, helicopter parking position, taxiway, or any part of those areas is permanently closed, the operator of a heliport shall display a closed marking on the area that meets the requirements of the applicable heliport standard.

(2) When an area of a heliport is temporarily closed or an area is snow-covered, the heliport operator shall ensure that

- (a) notice of the closure is
 - (i) included in the *Canada Flight Supplement*, or
 - (ii) reported in a NOTAM; or
- (b) a closed marking referred to in subsection (1) is displayed on the affected area.

(3) The operator of a heliport shall ensure that non-load-bearing surfaces adjacent to a FATO, helicopter parking position or taxiway that cannot be visually distinguished from load-bearing surfaces are marked as set out in the applicable heliport standard.

(4) The operator of a heliport shall ensure that unserviceability markers consisting of flags, cones or marker boards that meet the

(5) L'exploitant d'un hélicoptère n'est pas tenu de pourvoir de marques un obstacle visé au paragraphe (2) si une évaluation aéronautique révèle, selon le cas :

- a) que cet obstacle est clairement visible du fait de sa forme, de ses dimensions ou de sa couleur;
- b) que du ruban ou des balises rétro réfléchissantes sont suffisamment visibles pour être utilisés.

Marques indiquant les obstacles

305.38 (1) L'exploitant d'un hélicoptère doit veiller à ce que tout obstacle fixe ou mobile se trouvant sur l'héliport soit pourvu de marques conformément aux exigences de la norme sur les hélicoptères applicable.

(2) Tout obstacle qui doit être pourvu de marques conformément à la norme 621.19 doit l'être selon l'une des méthodes suivantes :

- a) la couleur;
- b) les balises;
- c) les fanions.

Balisage lumineux des obstacles

305.39 (1) L'exploitant d'un hélicoptère doit pourvoir tout obstacle fixe de balises lumineuses conformément à la norme 621.19.

(2) L'exploitant d'un hélicoptère doit veiller à ce que les véhicules d'entretien et les véhicules de service qui sont utilisés soient pourvus de feux conformément aux exigences de la norme sur les hélicoptères applicable.

(3) L'exploitant d'un hélicoptère doit veiller à ce que les véhicules d'urgence qui sont utilisés et qui doivent être pourvus de feux soient pourvus des feux précisés dans la norme sur les hélicoptères applicable.

[305.40 réservé]

Section XI — Aides visuelles pour indiquer les aires d'utilisation restreinte

305.41 (1) L'exploitant d'un hélicoptère doit signaler la fermeture permanente d'une FATO, d'un poste de stationnement d'hélicoptère, d'une voie de circulation d'hélicoptères ou de toute partie de ces aires par l'apposition de marques de zone fermée conformes aux exigences de la norme sur les hélicoptères applicable.

(2) L'exploitant d'un hélicoptère doit signaler la fermeture provisoire ou l'enneigement de toute zone de l'héliport en prenant l'une des mesures suivantes :

- a) faire publier un avis :
 - (i) soit dans le *Supplément de vol-Canada*,
 - (ii) soit dans un NOTAM;
- b) faire apposer sur la zone les marques de zone fermée visées au paragraphe (1).

(3) L'exploitant d'un hélicoptère doit veiller à ce que des marques soient apposées, conformément à la norme sur les hélicoptères applicable, sur les surfaces non portantes qui sont adjacentes à une FATO, à un poste de stationnement d'hélicoptères ou à une voie de circulation pour hélicoptères et qui ne peuvent être visuellement distinguées des surfaces portantes.

(4) L'exploitant d'un hélicoptère doit veiller à ce que des balises d'inutilisabilité consistant en des fanions, des cônes ou des panneaux

requirements of the applicable heliport standard and are positioned in conformity with that standard are displayed on any part of a taxiway or apron that is unfit for the movement of aircraft.

(5) The operator of a heliport shall ensure that unserviceability lights that meet the requirements of the applicable heliport standard are displayed in conformity with that standard wherever any portion of a taxiway or apron at a heliport that is certified to be available for use at night is unfit for the movement of aircraft.

[305.42 reserved]

Division XII — Equipment and Installations

305.43 (1) The operator of a heliport shall ensure that the lights of a visual approach slope indicator system, when required and installed as specified in subsection 305.33(4), are aligned by means of

- (a) a daily inspection of alignment and, if necessary, a correction of any misalignment of more than 3 minutes of arc; or
- (b) an automatic shut-off switch installed in the system.

(2) The operator of a heliport shall ensure that a fence or other barrier is installed on the heliport and that the fence or other barrier meets the requirements of the applicable heliport standard.

(3) The operator of a heliport or a person under the operator's authority shall direct any vehicle that is operated on an apron or manoeuvring area of the heliport or, in the case of a vehicle in a manoeuvring area, shall ensure that the vehicle's operation is under the direction of the air traffic services unit or the heliport operator or a person working under their authority, in accordance with the requirements of the applicable heliport standard.

(4) The operator of the heliport shall ensure that the drivers of vehicles on an apron or manoeuvring area are trained for the tasks to be performed and that they know they must comply with instructions issued by the air traffic services unit or the heliport operator or a person working under their authority.

(5) The operator of a heliport shall ensure that equipment required for air navigation purposes that is located on a safety area, a taxiway strip or within the separation distances specified in the applicable heliport standard is located, constructed and installed in accordance with that standard.

(6) The operator of a heliport shall ensure that visual aids, precision approach FATO lights and centre line lights on a taxiway are maintained in accordance with the applicable heliport standard.

[305.44 reserved]

Division XIII — Emergency and Other Services

Emergency Response Plan

305.45 (1) The operator of a heliport shall develop and have available a heliport emergency response plan at the heliport.

de balisage qui sont conformes aux exigences de la norme sur les héliports applicable et qui sont disposées conformément à celle-ci soient apposées sur toute partie d'une voie de circulation ou d'une aire de trafic ne permettant pas les mouvements d'aéronefs.

(5) Lorsqu'une partie d'une voie de circulation ou d'une aire de trafic située à un héliport qui est certifié comme étant disponible pour utilisation de nuit ne permet pas les mouvements d'aéronefs, l'exploitant de l'héliport doit veiller à ce que des feux de zone inutilisable conformes aux exigences de la norme sur les héliports applicable soient fournis conformément à celle-ci.

[305.42 réservé]

Section XII — Équipement et installations

305.43 (1) L'exploitant d'un héliport doit veiller à ce que les feux d'un indicateur visuel de pente d'approche, s'il est exigé et installé comme le précise le paragraphe 305.33(4), soient alignés au moyen, selon le cas :

- a) d'une vérification quotidienne de l'alignement et, au besoin, d'une correction de tout désalignement supérieur à trois minutes d'arc;
- b) d'un interrupteur d'alimentation automatique installé sur l'indicateur.

(2) L'exploitant d'un héliport doit veiller à ce que soit installée à l'héliport une clôture ou une autre enceinte qui est conforme aux exigences de la norme sur les héliports applicable.

(3) L'exploitant d'un héliport ou une personne relevant de lui doit diriger tout véhicule qui est utilisé sur une aire de trafic ou une aire de manœuvre de l'héliport ou, dans le cas où le véhicule se trouve sur une aire de manœuvre, veiller à ce que qu'il soit utilisé sous la direction de l'unité des services de la circulation aérienne ou sous la sienne ou celle d'une personne relevant de lui, conformément aux exigences de la norme sur les héliports applicable.

(4) L'exploitant d'un héliport doit veiller à ce que les conducteurs de véhicules utilisés sur une aire de trafic ou une aire de manœuvre de l'héliport reçoivent une formation relative aux tâches à accomplir et soient informés qu'ils doivent se conformer aux instructions transmises par l'unité des services de la circulation aérienne ou l'exploitant de l'héliport ou une personne relevant de lui.

(5) L'exploitant d'un héliport doit veiller à ce que l'équipement exigé pour la navigation aérienne qui se trouve sur une aire de sécurité, une bande de voie de circulation ou dans les distances de séparation précisées dans la norme sur les héliports applicable soit situé, construit et installé conformément à cette norme.

(6) L'exploitant d'un héliport doit veiller à ce que les aides visuelles, les feux de FATO avec approche de précision et les feux d'axe de voie de circulation soient entretenus conformément à la norme sur les héliports applicable.

[305.44 réservé]

Section XIII — Services d'urgence et autres services

Plan d'intervention d'urgence

305.45 (1) L'exploitant d'un héliport doit établir un plan d'intervention d'urgence d'héliport et le rendre disponible à l'héliport.

(2) The operator of a heliport shall identify in the emergency response plan those organizations that are capable of providing assistance in responding to an emergency at the heliport or in its vicinity.

(3) The operator of a heliport shall specify in the emergency response plan the procedures to be followed for

- (a) an aircraft crash or other accident within the heliport perimeter;
- (b) an aircraft crash outside the heliport perimeter; and
- (c) any medical emergency.

(4) Where an approach and departure path at a heliport is located over water, the operator of the heliport shall specify in the emergency response plan

- (a) the organization that is responsible for co-ordinating rescue in the event of an aircraft ditching; and
- (b) how to contact that organization.

(5) The operator of a heliport shall include in the emergency response plan the information required in accordance with standard 325 — *Heliport Standards*.

(6) The operator of a heliport shall consult with all organizations identified in the emergency response plan concerning their role in it.

(7) The operator of a heliport shall annually review the emergency response plan and update the information.

(8) The operator of a heliport that provides a scheduled service for the transport of passengers shall carry out a test of the emergency response plan at intervals not exceeding three years.

Fire Protection Services

305.46 (1) The operator of a surface-level heliport or of a heliport over a parking garage or on an elevated structure that is not an occupied building shall ensure that fire protection services are provided at the heliport and that those services and the fire resistance of the structure meets the requirements of the applicable heliport standard.

(2) The operator of a rooftop heliport shall ensure that fire protection services are provided at the heliport and that those services and the fire resistance of the structure meets the requirements of the applicable heliport standard.

Extinguishing Agents and Equipment

305.47 The operator of a heliport shall

- (a) determine the requirements for extinguishing agents and equipment used for fire protection at the heliport based on the longest dimension helicopter for which the heliport has been certified;
- (b) ensure that the agents and equipment are in accordance with the applicable heliport standard; and
- (c) provide a fire extinguisher or fire fighting system that is protected from freezing.

(2) L'exploitant d'un hélicoptère doit indiquer, dans le plan d'intervention d'urgence, les organismes qui sont en mesure de prêter assistance à l'intervention dans une situation d'urgence à l'héliport ou dans son voisinage.

(3) L'exploitant d'un hélicoptère doit préciser dans le plan d'intervention d'urgence la marche à suivre dans les cas suivants :

- a) l'écrasement d'un aéronef ou un autre accident dans le périmètre de l'héliport;
- b) l'écrasement d'un aéronef à l'extérieur du périmètre de l'héliport;
- c) une urgence médicale.

(4) Dans le cas où la trajectoire d'approche et de départ à un hélicoptère se trouve au-dessus d'un plan d'eau, l'exploitant de l'héliport doit préciser dans le plan d'intervention d'urgence :

- a) l'organisme chargé de la coordination du sauvetage en cas d'amerrissage forcé d'un aéronef;
- b) la façon de joindre cet organisme.

(5) L'exploitant d'un hélicoptère doit inclure dans le plan les renseignements exigés conformément à la norme 325 — *Normes relatives aux hélicoptères*.

(6) L'exploitant d'un hélicoptère doit consulter tous les organismes indiqués dans le plan d'intervention d'urgence au sujet de leur rôle dans celui-ci.

(7) L'exploitant d'un hélicoptère doit revoir chaque année le plan d'intervention d'urgence et mettre à jour les renseignements.

(8) L'exploitant d'un hélicoptère qui assure un service régulier de transport de passagers doit procéder à un essai du plan d'intervention d'urgence à des intervalles d'au plus trois ans.

Services de protection contre l'incendie

305.46 (1) L'exploitant d'un hélicoptère en surface, d'un hélicoptère situé sur un garage de stationnement ou d'un hélicoptère qui se trouve sur une structure surélevée qui n'est pas un bâtiment occupé doit veiller à ce que des services de protection contre l'incendie soient fournis à l'héliport et que ces services et la résistance au feu de la structure soient conformes aux exigences de la norme sur les hélicoptères applicable.

(2) L'exploitant d'un hélicoptère qui se trouve sur un toit doit veiller à ce que des services de protection contre l'incendie soient fournis à l'héliport et que ces services et la résistance au feu de la structure soient conformes aux exigences de la norme sur les hélicoptères applicable.

Équipement et agents extincteurs

305.47 L'exploitant d'un hélicoptère doit :

- a) déterminer, en fonction du plus long hélicoptère pour lequel l'héliport est certifié, les exigences relatives à l'équipement et aux agents extincteurs utilisés pour la protection contre l'incendie à l'héliport;
- b) veiller à ce que l'équipement et les agents extincteurs soient conformes à la norme sur les hélicoptères applicable;
- c) fournir un extincteur d'incendie ou un système d'extinction d'incendie qui est protégé contre le gel.

Safety Personnel for Rooftop Heliport

305.48 The operator of a rooftop heliport shall ensure that a minimum of one trained safety person is in attendance during helicopter operations.

Training for Safety Personnel

305.49 The operator of a heliport shall provide initial and refresher training to safety personnel provided at the heliport in accordance with the applicable heliport standard.

[**305.50** to **305.52** reserved]

Division XIV — Heliport Operations Manual

General

305.53 (1) The provisions of this Subpart that specify the procedures for making a heliport operations manual also apply in respect of any amendment to the manual.

(2) The operator of a heliport shall set out in the heliport operations manual

- (a) the heliport certification standards that were met for issuance of the heliport certificate; and
- (b) the level and types of services to be provided by the operator of the heliport.

(3) The operator of a heliport shall operate the heliport in accordance with the heliport operations manual.

Heliport Data

305.54 (1) The operator of a heliport shall determine and record in the heliport operations manual, the following data in respect of the heliport in accordance with the applicable heliport standard:

- (a) geographic coordinates for
 - (i) the heliport reference point if
 - (A) the heliport is not located on an aerodrome that already has a reference point, and
 - (B) the heliport operator intends to have a zoning regulation made under the *Aeronautics Act*,
 - (ii) the heliport geometric centre,
 - (iii) the FATO coordinates,
 - (iv) the heliport elevation,
 - (v) the heliport magnetic variation, and
 - (vi) where installed, the electronic navigation aids; and
- (b) information in respect of
 - (i) the heliport type,
 - (ii) the dimensions, slope and surface type of all TLOFs,
 - (iii) the length, width, slope, category, surface type and designation number of all FATOs,
 - (iv) the length, width and surface type of all safety areas,
 - (v) the designation, width and surface type of helicopter ground and air taxiways,
 - (vi) the apron surface type and description of helicopter parking positions, and

Personnel de sécurité pour un hélicoptère qui se trouve sur un toit

305.48 L'exploitant d'un hélicoptère qui se trouve sur un toit doit veiller à ce que la présence d'au moins une personne ayant reçu la formation sur la sécurité soit assurée au cours des manœuvres d'hélicoptères.

Formation du personnel de sécurité

305.49 L'exploitant d'un hélicoptère doit fournir la formation initiale et la formation de recyclage du personnel de sécurité à l'hélicoptère conformément à la norme sur les hélicoptères applicable.

[**305.50** à **305.52** réservés]

Section XIV — Manuel d'exploitation d'hélicoptère

Généralités

305.53 (1) Les dispositions de la présente sous-partie qui précèdent le processus d'établissement d'un manuel d'exploitation d'hélicoptère s'appliquent également à toute modification de celui-ci.

(2) L'exploitant d'un hélicoptère est tenu de préciser dans le manuel d'exploitation de cet hélicoptère :

- a) les normes de certification d'hélicoptère qui ont été respectées en vue de la délivrance du certificat d'hélicoptère;
- b) le niveau et les types de services qu'il fournira.

(3) L'exploitant d'un hélicoptère doit exploiter l'hélicoptère en conformité avec le manuel d'exploitation de cet hélicoptère.

Données sur l'hélicoptère

305.54 (1) L'exploitant d'un hélicoptère doit, conformément à la norme sur les hélicoptères applicable, déterminer et consigner dans le manuel d'exploitation de cet hélicoptère les renseignements ci-après relatifs à l'hélicoptère :

- a) les coordonnées géographiques visant ce qui suit :
 - (i) le point de référence de l'hélicoptère, dans les cas suivants :
 - (A) l'hélicoptère ne se trouve pas sur un aéroport ayant déjà un point de référence,
 - (B) l'exploitant de l'hélicoptère prévoit faire prendre un règlement de zonage en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*,
 - (ii) le centre géométrique de l'hélicoptère,
 - (iii) les coordonnées de la FATO,
 - (iv) l'altitude de l'hélicoptère,
 - (v) la déclinaison magnétique de l'hélicoptère,
 - (vi) lorsqu'elles sont installées, les aides électroniques à la navigation;
- b) les renseignements concernant ce qui suit :
 - (i) le type d'hélicoptère,
 - (ii) les dimensions, la pente et le type de surface de toutes les TLOF,
 - (iii) la longueur, la largeur, la pente, la catégorie, le type de surface et le numéro de désignation de toutes les FATOs,
 - (iv) la longueur, la largeur et le type de surface de toutes les aires de sécurité,
 - (v) la désignation, la largeur et le type de surface des voies de circulation au sol pour hélicoptères et des voies de circulation en vol rasant,

- (vii) the declared distances for
 - (A) take-off distance available,
 - (B) rejected take-off distance available, and
 - (C) landing distance available.

(2) The operator of a heliport shall ensure that a heliport geometric centre is redetermined and recorded in the manual if the physical characteristics of the heliport change because

- (a) an existing FATO is closed;
- (b) the boundaries of an existing FATO are altered; or
- (c) a new FATO is constructed.

(3) The operator of a heliport shall report the heliport data specified in paragraph (1)(a) to the Aeronautical Information Services of NAV Canada within 14 days after the Minister's approval of certification.

Administration

305.55 The operator of a heliport shall ensure that the heliport operations manual contains

- (a) a table of contents; and
- (b) information relating to the administration of the heliport including but not limited to
 - (i) a copy of any amendments to the manual and the page numbers affected,
 - (ii) a list of holders of copies of the manual or of portions of it,
 - (iii) a description of a procedure for amending the manual,
 - (iv) a description of the organizational structure of the heliport management,
 - (v) a description of the operational procedures of the heliport,
 - (vi) a declaration, signed and dated by the operator, in which they agree to fulfill the obligations of the operator referred to in section 305.17,
 - (vii) a statement, signed and dated by the operator, certifying that their heliport operations manual is complete and accurate, and that the operator agrees to comply with all of the conditions and specifications set out in it,
 - (viii) a statement, signed by the Minister, that the heliport operations manual and any amendments to it have been approved,
 - (ix) a copy of any agreement or memorandum of understanding that affects the operation of the heliport, including the provision of emergency services at the heliport, and
 - (x) the information necessary to verify that the heliport meets the applicable heliport standard.

305.56 The operator of a heliport shall ensure that their heliport operations manual sets out the information specified in subsection 305.25(1).

305.57 The operator of a heliport shall ensure that the following are provided in accordance with the applicable heliport standard and recorded in their heliport operations manual:

- (a) the applicable physical characteristics set out in section 305.25;

(vi) le type de surface des aires de trafic et la description des postes de stationnement d'hélicoptère,

(vii) les distances déclarées suivantes :

- (A) la distance de décollage utilisable,
- (B) la distance utilisable pour le décollage interrompu,
- (C) la distance utilisable à l'atterrissage.

(2) L'exploitant de l'héliport doit veiller à ce que le centre géométrique de l'héliport soit déterminé de nouveau et consigné dans le manuel d'exploitation de cet hélicoptère si les caractéristiques physiques de l'héliport changent par suite :

- a) soit de la fermeture d'une FATO existante;
- b) soit de la modification des limites d'une FATO existante;
- c) soit de la construction d'une nouvelle FATO.

(3) L'exploitant de l'héliport doit communiquer les données précisées à l'alinéa (1)a) aux Services d'information aéronautique de NAV Canada dans les 14 jours suivant l'approbation par le ministre de la certification.

Administration

305.55 L'exploitant d'un hélicoptère doit veiller à ce que le manuel d'exploitation de cet hélicoptère contienne ce qui suit :

- a) une table des matières;
- b) des renseignements portant sur l'administration de l'héliport, y compris :
 - (i) une copie de toute modification qui y a été apportée et les numéros des pages visées,
 - (ii) une liste des personnes qui ont un exemplaire du manuel ou de parties de celui-ci,
 - (iii) un énoncé de la marche à suivre pour y apporter des modifications,
 - (iv) un énoncé de la structure organisationnelle de la gestion de l'héliport,
 - (v) un énoncé de la marche à suivre opérationnelle de l'héliport,
 - (vi) une déclaration signée et datée par l'exploitant de l'héliport dans laquelle il s'engage à remplir ses obligations visées à l'article 305.17,
 - (vii) une déclaration datée et signée par l'exploitant attestant que le manuel est complet et que son contenu est exact et que l'exploitant s'engage à se conformer aux conditions et aux spécifications qui y sont énoncées,
 - (viii) une attestation signée par le ministre à l'effet que le manuel et, le cas échéant, ses modifications, ont été approuvés,
 - (ix) une copie de tout accord ou de tout protocole d'entente touchant l'exploitation de l'héliport, y compris la prestation de services d'urgence à l'héliport,
 - (x) les renseignements permettant de vérifier si l'héliport est conforme aux exigences de la norme sur les hélicoptères applicable.

305.56 L'exploitant d'un hélicoptère doit veiller à ce que le manuel d'exploitation de celui-ci contienne les renseignements précisés au paragraphe 305.25(1).

305.57 L'exploitant d'un hélicoptère doit veiller à ce que ce qui suit soit fourni conformément à la norme sur les hélicoptères applicable et figure dans le manuel d'exploitation d'héliport :

- a) les caractéristiques physiques applicables figurant à l'article 305.25;

- (b) the obstacle limitation surfaces set out in section 305.29;
- (c) the visual aids for navigation set out in section 305.31;
- (d) the lighting or marking of obstacles set out in section 305.37;
- (e) the visual aids utilized for denoting restricted use areas set out in section 305.41;
- (f) the equipment and installations set out in section 305.43; and
- (g) the emergency response plan set out in section 305.45.

[305.58 to 305.67 reserved]

9. Subsections 602.12(2) and (3) of the Regulations are replaced by the following:

(2) Except at an airport, heliport or military aerodrome, no person shall conduct a take-off, approach or landing in an aircraft over a built-up area or over an open-air assembly of persons, in a manner that is likely to create a hazard to persons or property.

(3) Except at an airport, heliport or military aerodrome, no person shall conduct a take-off, approach or landing in an aircraft over a built-up area or over an open-air assembly of persons unless that aircraft will be operated at an altitude from which, in the event of an engine failure or any other emergency necessitating an immediate landing, the aircraft can land without creating a hazard to persons or property.

10. (1) The portion of section 602.13 of the Regulations before paragraph (2)(a) is replaced by the following:

602.13 (1) Except if otherwise permitted under this section, section 603.66 or Part VII, no person shall conduct a take-off, approach or landing in an aircraft within a built-up area of a city or town, unless that take-off, approach or landing is conducted at an airport, heliport or a military aerodrome.

(2) A person may conduct a take-off or landing in an aircraft within a built-up area of a city or town at a place that is not located at an airport, heliport or a military aerodrome where

(2) The portion of subsection 602.13(3) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(3) A person may conduct a take-off in a balloon within a built-up area of a city or town from a place that is not located at an airport, heliport or a military aerodrome, where

(3) The portion of subsection 602.13(4) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(4) A person may conduct a landing in a balloon within a built-up area at a place that is not located at an airport, heliport or military aerodrome, where

11. Paragraph 602.29(2)(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) within five nautical miles from the centre of an airport or heliport or within a control zone of an uncontrolled airport where the person has obtained permission from the airport or heliport operator;

- b) les surfaces de limitation d'obstacles figurant à l'article 305.29;
- c) les aides visuelles à la navigation figurant à l'article 305.31;
- d) l'éclairage ou le marquage des obstacles figurant à l'article 305.37;
- e) les aides visuelles utilisées pour identifier les aires d'utilisation restreinte figurant à l'article 305.41;
- f) l'équipement et les installations figurant à l'article 305.43;
- g) le plan d'intervention d'urgence figurant à l'article 305.45.

[305.58 à 305.67 réservés]

9. Les paragraphes 602.12(2) et (3) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(2) Il est interdit, sauf à un aéroport, à un héliport ou à un aérodrome militaire, d'effectuer le décollage, l'approche ou l'atterrissage d'un aéronef au-dessus d'une zone bâtie ou au-dessus d'un rassemblement de personnes en plein air, d'une manière qui risque de constituer un danger pour les personnes ou les biens.

(3) Il est interdit, sauf à un aéroport, à un héliport ou à un aérodrome militaire, d'effectuer le décollage, l'approche ou l'atterrissage d'un aéronef au-dessus d'une zone bâtie ou au-dessus d'un rassemblement de personnes en plein air, à moins que l'aéronef ne soit utilisé à une altitude qui permettrait, en cas d'une panne moteur ou toute autre urgence exigeant un atterrissage immédiat, d'effectuer un atterrissage sans constituer un danger pour les personnes ou les biens.

10. (1) Le passage de l'article 602.13 du même règlement précédant l'alinéa (2)a) est remplacé par ce qui suit :

602.13 (1) À moins d'indication contraire du présent article, de l'article 603.66 ou de la partie VII, il est interdit d'effectuer le décollage, l'approche ou l'atterrissage d'un aéronef à l'intérieur d'une zone bâtie d'une ville ou d'un village, à moins que le décollage, l'approche ou l'atterrissage ne soit effectué à un aéroport, à un héliport ou à un aérodrome militaire.

(2) Il est permis d'effectuer un décollage ou un atterrissage à l'intérieur d'une zone bâtie d'une ville ou d'un village à un endroit qui n'est pas situé à un aéroport, à un héliport ou à un aérodrome militaire, lorsque les conditions suivantes sont réunies :

(2) Le passage du paragraphe 602.13(3) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(3) Il est permis d'effectuer le décollage d'un ballon à l'intérieur d'une zone bâtie d'une ville ou d'un village à partir d'un endroit qui n'est pas situé à un aéroport, à un héliport ou à un aérodrome militaire, lorsque les conditions suivantes sont réunies :

(3) Le paragraphe 602.13(4) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(4) Il est permis d'effectuer l'atterrissage d'un ballon à l'intérieur d'une zone bâtie à un endroit qui n'est pas situé à un aéroport, à un héliport ou à un aérodrome militaire, lorsque les conditions suivantes sont réunies :

11. L'alinéa 602.29(2)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) à une distance de cinq milles marins ou moins du centre d'un aéroport ou d'un héliport ou dans une zone de contrôle d'un aéroport non contrôlé à condition d'avoir obtenu la permission de l'exploitant de l'aéroport ou de l'héliport;

12. Paragraph 603.65(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) the operation of an aircraft, other than a balloon, for the purpose of conducting a take-off or landing within a built-up area of a city or town at a place other than an airport, heliport or military aerodrome;

13. The portion of subsection 702.22(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

702.22 (1) For the purposes of subsection 602.13(1), a person may conduct a take-off, approach or landing in an aircraft within a built-up area of a city or town at a place other than an airport, heliport or a military aerodrome, if the person

14. Subsection 703.15(1) of the Regulations is replaced by the following:

703.15 (1) Subject to subsection (2), every air operator that operates a scheduled air service for the purpose of transporting persons shall operate the service between airports or heliports or between an airport or heliport and a military aerodrome.

15. Subsection 704.14(1) of the Regulations is replaced by the following:

704.14 (1) Subject to subsection (2), every air operator that operates a scheduled air service for the purpose of transporting persons shall operate the service between airports or heliports or between an airport or heliport and a military aerodrome.

16. Subsection 705.19(1) of the Regulations is replaced by the following:

705.19 (1) Subject to subsection (2), every air operator that operates a scheduled air service for the purpose of transporting persons shall operate the service between airports or heliports or between an airport or heliport and a military aerodrome.

COMING INTO FORCE

17. These Regulations come into force on June 30, 2007.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

General

These *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I, III, VI and VII)* introduce a new Subpart 5 into Part III (*Aerodromes, Airports and Heliports*) (Subpart 305) of the *Canadian Aviation Regulations (CARs)* along with an associated standard (Standard 325 — *Heliports*). The new Subpart 305 (*Heliports*) with its associated standard revises and updates the criteria in the CARs for the certification of heliports. Rigid, prescriptive criteria for heliport certification are replaced by a set of flexible performance-based criteria. The new criteria preserve existing levels of safety while acknowledging differences in capability among different models of helicopter.

Part I (*General Provisions*), Part VI (*General Operating and Flight Rules*) and Part VII (*Commercial Air Services*) are being amended to reconcile definitions and to clarify the operational

12. L'alinéa 603.65a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) l'utilisation d'un aéronef, autre qu'un ballon, pour effectuer un décollage ou un atterrissage à l'intérieur d'une zone bâtie d'une ville ou d'un village à un endroit autre qu'un aéroport, un héliport ou un aérodrome militaire;

13. Le passage du paragraphe 702.22(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

702.22 (1) Pour l'application du paragraphe 602.13(1), toute personne peut effectuer le décollage, l'approche ou l'atterrissage d'un aéronef à l'intérieur d'une zone bâtie d'une ville ou d'un village à un endroit qui n'est pas situé à un aéroport, à un héliport ou à un aérodrome militaire si elle respecte les conditions suivantes :

14. Le paragraphe 703.15(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

703.15 (1) Sous réserve du paragraphe (2), l'exploitant aérien qui exploite un service aérien régulier pour le transport de personnes doit exploiter ce service entre des aéroports ou des héliports ou entre un aéroport ou un héliport et un aérodrome militaire.

15. Le paragraphe 704.14(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

704.14 (1) Sous réserve du paragraphe (2), l'exploitant aérien qui exploite un service aérien régulier pour le transport de personnes doit exploiter ce service entre des aéroports ou des héliports ou entre un aéroport ou un héliport et un aérodrome militaire.

16. Le paragraphe 705.19(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

705.19 (1) Sous réserve du paragraphe (2), l'exploitant aérien qui exploite un service aérien régulier pour le transport de personnes doit exploiter ce service entre des aéroports ou des héliports ou entre un aéroport ou un héliport et un aérodrome militaire.

ENTRÉE EN VIGUEUR

17. Le présent règlement entre en vigueur le 30 juin 2007.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Description

Généralités

Le *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I, III, VI et VII)* introduit une nouvelle sous-partie 5 dans la partie III (*Aérodromes, aéroports et héliports*) (Sous-partie 305) du *Règlement de l'aviation canadien (RAC)* accompagnée d'une norme connexe (Norme 325 — *Héliports*). La nouvelle sous-partie 305 (*Héliports*) et sa norme connexe révisent et mettent à jour les critères du RAC concernant la certification des héliports. Des critères à la fois rigides et normatifs pour la certification des héliports sont remplacés par un ensemble de critères souples axés sur la performance. Les nouveaux critères conservent les niveaux existants en matière de sécurité tout en reconnaissant certaines différences quant aux capacités des différents modèles d'hélicoptères.

La partie I (*Dispositions générales*), la partie VI (*Règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs*) et la partie VII (*Services aériens commerciaux*) sont en cours de modification afin

application provisions as well as, in the case of Part I, to specify the maximum monetary penalties which may be assessed for non-compliance with new sections introduced in this amendment to the CARs.

As helicopters have become larger and more sophisticated, it has become desirable to revise the criteria under which heliports are certified to recognize the capability of the more advanced types of helicopters. The prescriptive philosophy that was accepted in the past and under which the historic certification criteria were developed allowed for no flexibility in certifying heliports. In consequence, heliport certification was constrained by the limitations of the least advanced helicopter type expected to use the facility. The new criteria have been developed using a performance-based philosophy. The classification of the heliport certification is based on the obstacle environment and availability of emergency landing areas for the facility. From this fundamental information the capability of helicopters that can safely use a heliport will be determined. Under the new criteria it will be possible, by restricting the use of the site to helicopters with enhanced capability, to certify sites that could not have been certified under the previous regulatory provisions.

Specific

Part I (General Provisions)

Part I contains definitions affecting more than one Part of the CARs and administrative provisions applicable to all parts of the CARs. These amendments revise the definition of “operator” and add a definition for “heliport” in section 101.01 *Interpretation*.

Changes to the Schedule – *Designated Provisions* which is attached to Subpart 103 (*Administration and Compliance*) introduce maximum monetary penalties which may be assessed for non-compliance with new sections introduced in this amendment to the CARs.

Part III (Aerodromes, Airports and Heliports)

Part III (*Aerodromes, Airports and Heliports*) of the CARs comprises rules governing the operation of civilian aerodromes, airports and heliports in Canada. Prior to this amendment, the requirements for certifying a site as a heliport were set forth in the CARs within Subpart 2 (*Airports*) of Part III (Subpart 302). The relevant Standard was TP 2586 *Heliport and Helideck Standards and Recommended Practices* with some references in TP 7775 *Procedures for the Certification of Aerodromes as Airports* and in TP 312 *Aerodrome Standards and Recommended Practices*. As well as updating the certification criteria to recognize the increased capabilities of more sophisticated helicopters, the amendment separates heliport certification requirements from airport certification requirements and acknowledges the demands unique to helicopter operations.

The amendment requires a heliport to be certified if it is:

- located within a built-up area of a city or town;
- used by an air operator providing a scheduled air service for the purpose of transporting persons;

d’uniformiser les définitions et de rendre plus claires les dispositions relatives à l’utilisation et également, comme dans le cas de la partie I, de préciser les amendes maximales qui pourront être imposées en cas de non-respect des nouveaux articles introduits en vertu de la présente modification du RAC.

Étant donné que la taille des hélicoptères est plus grande et que leurs appareils sont plus élaborés, il est souhaitable de réviser les critères selon lesquels les héliports sont certifiés de manière à reconnaître la capacité des types d’hélicoptères plus évolués. La philosophie normative, autrefois acceptée, et selon laquelle les critères de certification existants ont été élaborés, ne permettait aucune souplesse pour ce qui est de la certification des héliports. En conséquence, la certification des héliports était contrainte par certaines limites des types d’hélicoptères moins évolués qui allaient utiliser l’héliport. Les nouveaux critères élaborés se fondent sur une philosophie axée sur la performance. La classification relative à la certification des héliports repose sur les zones d’obstacles et la disponibilité des aires d’atterrissage d’urgence pour ce qui est des installations. C’est à partir de cette information fondamentale que la capacité des hélicoptères pouvant utiliser en toute sécurité un héliport sera déterminée. Selon les nouveaux critères, il sera possible, en limitant l’utilisation du site aux hélicoptères à capacité évoluée, de certifier certains sites, lesquels ne pouvaient pas être certifiés en vertu des dispositions réglementaires précédentes.

Détails

Partie I (Dispositions générales)

La partie I contient des définitions qui s’appliquent à plus d’une partie du RAC ainsi que des dispositions administratives applicables à l’ensemble du RAC. Ces modifications entraînent la révision de la définition d’un « exploitant » et l’ajout de la définition de « héliport » à l’article 101.01 *Définitions*.

Les modifications à l’annexe – *Textes désignés* qui figure à la fin de la sous-partie 103 (*Administration et application*) introduisent des amendes maximales qui pourront être imposées en cas de non-respect des nouveaux articles introduits en vertu de la présente modification du RAC.

Partie III (Aérodromes, aéroports et héliports)

La partie III (*Aérodromes, aéroports et héliports*) du RAC contient les règles qui régissent l’exploitation des aérodromes, des aéroports et des héliports civils au Canada. Avant cette modification, les exigences relatives à la certification d’un site comme héliport étaient énoncées dans la sous-partie 2 (*Aéroports*) de la partie III (sous-partie 302) du RAC. La norme pertinente se retrouvait dans le TP 2586 *Héliports et héli-plate-formes – Normes et pratiques recommandées* avec quelques renvois au TP 7775 *Procédures de certification des aérodromes à titre d’aéroports* ainsi que dans le TP 312 *Aérodrome – Normes et pratiques recommandées*. De la même façon, en mettant à jour des critères de certification en vue de reconnaître une hausse de capacité des hélicoptères plus sophistiqués, la modification permet de séparer les exigences relatives aux héliports de celles relatives aux aéroports et reconnaît les demandes ayant trait particulièrement à des opérations en hélicoptères.

La modification exige qu’un héliport soit certifié :

- s’il est situé dans une zone construite d’une ville ou d’un village;
- s’il est utilisé par un exploitant aérien offrant un service aérien régulier pour le transport de personnes;

- a heliport for which an instrument approach to precision limits is established in accordance with the applicable heliport standards; or
- any other heliport in respect of which the issuance of a heliport certificate would be in the public interest and would further the safe operation of the heliport.

The only difference from previous requirements for site certification as applied under section 302.01 *Application* is the addition of the requirement for certification if the heliport has an instrument approach to precision limits. Prior to this amendment, a requirement for certification of such a facility could only be implemented under the general requirement of public interest and the safe operation of the heliport. Currently, the majority of heliport certifications (98%) are required because the site is located within the built-up area of a city or town. However, it is anticipated that advances in approach technology and in airspace management around airports will lead to an increased demand for site certification for heliports with instrument approaches to precision limits.

Under the new criteria, heliports at which there is an instrument approach to precision limits are required to be certified and remain subject to the requirements set forth in TP 308 *Criteria for the Development of Instrument Procedures*. If there is no precision instrument approach at a heliport, that heliport will be classified in accordance with Standard 325 as H1, H2 or H3 for certification purposes. To use an H1 heliport a helicopter must be multi-engined and capable of remaining at least 4.5 m (15 ft) above all obstacles within the approach/departure area with one engine inoperative. That is, if a helicopter using an H1 facility has a failure of one engine, the remaining engine or engines must be powerful enough to allow the helicopter to stay above any obstacles and to leave the vicinity of the facility if necessary. A helicopter using an H2 facility must have two or more engines but no further requirements are placed on them. Any helicopter may use an H3 facility.

The new regulations and standards for heliport certification do not require recertification of existing heliports on the basis of their physical characteristics but do require that administration and operational characteristics be updated to satisfy the new criteria. That is, a heliport with a current certification retains that certification although the obstacle environment or emergency landing area availability may differ from that required under the new criteria. If there is a change to a physical characteristic of the heliport, only that change will be required to be certified according to the new criteria. However, the management of such a heliport is required to amend any administrative or operational provisions that do not satisfy the new criteria. For example, an Emergency Response Plan (ERP) that meets the new criteria would have to be introduced, if such a Plan were not in place.

Overall, the terminology used to refer to characteristics of heliport sites is revised and updated to reflect the one recommended by the International Civil Aviation Organization (ICAO) and in general use internationally.

- s'il s'agit d'un héliport où une procédure d'approche aux instruments jusqu'aux limites de précision est établie conformément aux normes applicables aux héliports;
- s'il s'agit d'un autre héliport pour lequel la délivrance d'un certificat d'héliport serait dans l'intérêt public, et augmenterait la sécurité quant à l'utilisation de l'héliport.

La seule différence par rapport aux exigences précédentes pour ce qui est de la certification d'un lieu telle qu'elle est appliquée en vertu de l'article 302.01 *Application*, c'est l'ajout de l'exigence relative à la certification si l'héliport utilise une procédure d'approche aux instruments jusqu'aux limites de précision. Avant cette modification, une exigence pour la certification d'une telle installation ne pouvait être mise en œuvre qu'à partir de l'exigence générale liée à l'intérêt public et à la sécurité des opérations de l'héliport. À présent, la majorité des certifications (98 %) des héliports est requise parce que les héliports sont situés dans une zone bâtie d'une ville ou d'un village. Cependant, il est prévu que l'évolution technologique des procédures d'approche ainsi que la gestion de l'espace aérien aux environs des aéroports mènera à une demande croissante de certification de lieux utilisés comme héliports pour des procédures d'approche aux instruments jusqu'aux limites de précision.

Selon les nouveaux critères, les héliports où il existe des procédures d'approche jusqu'aux limites de précision sont tenus d'être certifiés et restent assujettis aux exigences du TP 308 *Critères d'élaboration des procédures de vol aux instruments*. S'il n'y a pas de procédure d'approche aux instruments de précision à un héliport, ce dernier sera classé conformément à la Norme 325 comme H1, H2 ou H3 pour des raisons de certification. Pour utiliser un héliport classé H1, l'hélicoptère doit être multimoteur et en mesure de demeurer au moins à 4,5 m (15 pi) au-dessus de tout obstacle dans l'aire d'approche ou de départ avec un moteur inopérant. Ainsi, si un hélicoptère utilisant des installations H1 connaît une panne dans un des moteurs, l'autre ou les autres moteurs doivent être assez puissants pour permettre à l'hélicoptère de demeurer au-dessus de tout obstacle et de quitter, s'il y a lieu, les environs des installations de l'héliport. Un hélicoptère utilisant les installations H2 doit être muni d'au moins deux moteurs, mais il n'est assujéti à aucune autre exigence. Tout hélicoptère peut utiliser des installations H3.

La nouvelle réglementation et les normes connexes pour la certification des héliports n'exigent pas de recertification des héliports existants en fonction de leurs caractéristiques physiques, mais exigent que les caractéristiques administratives et opérationnelles soient mises à jour pour satisfaire aux nouveaux critères. Ainsi, un héliport qui possède actuellement une certification peut garder cette certification même si l'environnement dans lequel se retrouvent les obstacles ou la disponibilité de l'aire d'atterrissage d'urgence diffère de ce qui est exigé en vertu des nouveaux critères. S'il y a un changement apporté à une caractéristique physique de l'héliport, ce n'est que ce changement qui devra être certifié conformément aux nouveaux critères. Cependant, la gestion d'un tel héliport doit effectuer la modification de toute disposition de nature administrative ou opérationnelle qui ne satisfait pas aux nouveaux critères. Par exemple, un plan d'intervention d'urgence (PIU) qui satisfait aux nouveaux critères devrait être établi si un tel plan n'était pas déjà mis en place.

De façon générale, la terminologie en usage pour faire référence aux caractéristiques des lieux utilisés comme héliports est examinée et mise à jour afin de refléter celle recommandée par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et qui est largement utilisée à l'échelle internationale.

These provisions are very similar to the pre-amendment regulatory regime for heliports. The new criteria have been in widespread voluntary use. Helicopter operators and the operators of heliports are familiar with them, and a detailed description has not been included in this Regulatory Impact Analysis Statement (RIAS).

Part VI (General Operating and Flight Rules) and Part VII (Commercial Air Services)

Several sections have been amended in these two parts of the CARs to include heliports in existing provisions that apply to operations at airports and military aerodromes. This action is required because of the new regulatory status of certified heliports.

The sections that are being amended in Parts VI and VII currently contain a reference to operations that are permitted at “an airport or military aerodrome”. Because of the inclusion in the definitions in Part I of “heliport” as “an aerodrome in respect of which a heliport certificate issued under Subpart 5 of Part III is in force”, these references are being changed to “an airport, heliport or military aerodrome”. A specific example is in section 602.12 *Overflight of Built-up Areas or Open-air Assemblies of Persons during Take-offs, Approaches and Landings*. In this section, operations over built-up areas or open-air assemblies of persons below a stated altitude are restricted except for take-offs, approaches or landings at the three types of sites or under certain emergency situations.

Alternatives

The alternative to the promulgation of the new criteria for certification of heliports as embodied in these amendments to the CARs and their associated standards is continuation of the status quo.

The new criteria for heliport certification were approved in principle by the Aerodromes and Airports (A&A) Technical Committee of the Canadian Aviation Regulation Advisory Council (CARAC) in May 1997. In February 1999, an *Aerodrome Safety Circular* was published informing heliport operators that an exemption had been issued pursuant to subsection 5.9(2) of the *Aeronautics Act* which allowed any applicant for heliport certification to follow the requirements contained in either TP 2586 *Heliport and Helideck Standards and Recommended Practices* or the requirements which are presented in these amendments. Operators of heliports have enthusiastically accepted the new standards for heliport certification. It is desirable that their status be formally recognized by inclusion in the CARs with the coming into force of this amendment.

Strategic Environmental Assessment

A preliminary scan of this initiative has been done in accordance with the criteria of *Transport Canada's Strategic Environmental Assessment Policy Statement — March 2001*. It is not expected that these changes will produce effects that would be considered environmentally important. It has been concluded from the preliminary scan that a detailed analysis is not necessary. Further assessments or studies regarding any other environmental effects of this initiative are not likely to yield a different determination.

Les présentes dispositions sont très similaires à l'ancien régime de réglementation concernant les hélicoptères. Les nouveaux critères ont largement été respectés sur une base volontaire. Les exploitants d'hélicoptères et les exploitants d'hélicoptères connaissent bien ces critères, et une description détaillée de ces derniers ne fait pas partie du présent Résumé de l'étude d'impact de la réglementation (REIR).

Partie VI (Règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs) et partie VII (Services aériens commerciaux)

Plusieurs articles de ces deux parties du RAC ont été modifiés de façon à inclure les hélicoptères dans les dispositions existantes qui s'appliquent à l'utilisation d'aéronefs aux aéroports et aux aéroports militaires. Cette mesure est requise en raison du nouveau statut des hélicoptères certifiés sur le plan réglementaire.

Les articles qui sont en cours de modification aux parties VI et VII font actuellement référence aux opérations permises à « un aéroport ou un aéroport militaire ». À cause de l'ajout dans les définitions à la partie I de « hélicoptère » défini comme « un aéroport pour lequel un certificat d'hélicoptère délivré en vertu de la sous-partie 5 de la partie III est en vigueur », ces articles sont en cours de modification et mentionneront « un aéroport, hélicoptère ou aéroport militaire ». Un exemple précis se retrouve à l'article 602.12 *Vol au-dessus de zones bâties ou d'un rassemblement de personnes en plein air pendant le décollage, l'approche et l'atterrissage*. Cet article énonce que l'utilisation d'un aéronef au-dessus d'une zone bâtie ou au-dessus d'un rassemblement de personnes en plein air en-dessous d'une altitude certaine est interdite sauf pour effectuer un décollage, une approche ou un atterrissage à l'un des trois types de sites ou dans certaines situations d'urgence.

Solutions envisagées

La solution de rechange à l'adoption des nouveaux critères concernant la certification des hélicoptères tels que présentés dans ces modifications du RAC et de ses normes connexes serait de maintenir le statu quo.

En principe, les nouveaux critères concernant la certification des hélicoptères ont été approuvés par le Comité technique sur les aéroports et aéroports du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC) en mai 1997. En février 1999, une *Circulaire de la Sécurité des aéroports* a été publiée informant les exploitants d'hélicoptères qu'une exemption avait été délivrée en vertu du paragraphe 5.9(2) de la *Loi sur l'aéronautique*. Cette exemption permettait à tout demandeur de certificat d'hélicoptère de suivre les exigences contenues dans le TP 2586 *Hélicoptères et héli-plate-formes – Normes et pratiques recommandées* ou les exigences des présentes modifications. Les exploitants d'hélicoptères ont accepté avec enthousiasme les nouvelles normes concernant la certification des hélicoptères. Il est souhaitable que le statut de ces normes soit officiellement reconnu en les incluant dans le RAC avec l'entrée en vigueur de la présente modification.

Évaluation environnementale stratégique

Un premier examen sommaire de cette initiative a été effectué conformément aux critères de l'*Énoncé de politique de l'évaluation environnementale stratégique de Transports Canada – Mars 2001*. On ne s'attend pas à ce que ces modifications aient des effets environnementaux jugés importants. L'examen sommaire annexé permet de conclure qu'il n'est pas nécessaire de mener une analyse approfondie. D'autres évaluations ou études ayant trait aux répercussions que pourrait avoir la présente initiative sur

Benefits and costs

Throughout the development of the aviation regulations and standards, Transport Canada applies risk management concepts. Where there are risk implications, the analysis of these amendments to the CARs has led to the conclusion that the imputed risk is acceptable in light of the expected benefits.

Since it became possible to apply the new criteria in February 1999, over 98% of new heliports and of changes to previously certified heliports have been certified in accordance with the new criteria. The voluntary acceptance by the heliport operating segment of the aviation industry indicates that the benefits outweigh any costs associated with the new criteria.

The new certification standards are more flexible than the older standards. The new standards will maintain an equivalent level of safety to that engendered by the older standards while allowing facilities which could not be certified under the older standards to be certified. Under the new standards, certification of a facility will be based on obstacle clearance provided and on the emergency landing areas available, whereas under the older standards, facilities were certified based on the lowest common denominator, i.e. the least capable model of helicopter that used the heliport. Sites that could not have been certified under the previous criteria may be certified under the more flexible new criteria by restricting the helicopters that may use the facility to those with the capability to operate safely despite an obstacle-rich environment or limited availability of emergency landing areas. This will allow helicopter and heliport operators to expand their operations and to safely take advantage of innovative commercial opportunities. At the same time, while opportunities will increase, the level of safety of helicopter operations will be maintained by ensuring helicopters using a given facility have the inherent capability to do so safely.

Although there may be costs associated with the requirement to upgrade administrative and operational procedures in line with the new certification requirements, the enthusiastic acceptance of the changes indicates that the benefits are seen to be greater than the costs that may be incurred by operators of certified heliports.

The changes introduced in Part VI and in Part VII will have no economic impact on the industry. They are intended to clarify aspects of operational applications involving heliports under the new certification regime.

Consultation

These *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I, III, VI and VII)* were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on June 24, 2006 as *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I and III)*. One comment was received. That comment suggested minor editorial corrections that have been made. The amendments to Parts VI and VII were not pre-published. These amendments are not substantive. They clarify and ensure consistency among all parts of the CARs.

l'environnement ne donneront probablement pas des résultats différents.

Avantages et coûts

Tout au long de l'élaboration du règlement et des normes en matière d'aviation, Transports Canada applique des concepts de gestion des risques. Lorsque des risques sont apparus, l'analyse des modifications a permis de conclure que les risques imputés étaient acceptables en regard des avantages escomptés.

Étant donné qu'il était devenu possible en février 1999 de mettre en application les nouveaux critères, plus de 98 % des nouveaux héliports ainsi que des héliports déjà certifiés dont la certification a été modifiée ont été certifiés conformément aux nouveaux critères. La réception volontaire du segment du milieu de l'aéronautique exploitant des héliports indique que les avantages découlant de la présente proposition l'emportent sur tous les coûts susceptibles de résulter des nouveaux critères.

Les nouvelles normes de certification sont plus souples que les anciennes. Les nouvelles normes conserveront un niveau de sécurité équivalent à celui présenté dans les anciennes normes tout en permettant la certification des installations, lesquelles ne pouvaient être certifiées selon les anciennes normes. En vertu des nouvelles normes, la certification d'une installation reposera sur la marge de franchissement d'obstacles prévues ainsi que sur les aires d'atterrissage d'urgence disponibles alors que selon les anciennes normes, la certification des installations reposait sur le plus bas dénominateur commun, par exemple, le modèle d'hélicoptère avec le moins de capacité à avoir utilisé l'héliport. Les lieux qui n'auraient pas pu être certifiés en vertu des critères précédents peuvent être certifiés en vertu des nouveaux critères qui sont plus souples, en limitant l'accès aux installations aux hélicoptères pouvant opérer en toute sécurité bien qu'il s'agisse d'un environnement riche en obstacles ou que l'accessibilité aux aires d'atterrissage d'urgence soit limitée. Cela permettra aux exploitants d'hélicoptères et d'héliports d'élargir leurs opérations et de tirer profit d'occasions commerciales novatrices. De la même façon, pendant que les occasions augmenteront, le niveau de sécurité des opérations en hélicoptère sera maintenu en s'assurant que les hélicoptères qui utilisent une installation donnée possèdent la capacité inhérente de le faire en toute sécurité.

Bien qu'il y ait des coûts liés à l'exigence d'améliorer les procédures administratives et opérationnelles qui correspondent aux exigences de la nouvelle certification, il reste que la réception enthousiaste des changements indique que les avantages sont supérieurs aux coûts, ces derniers pouvant être encourus par les exploitants d'héliports certifiés.

Les modifications apportées à la partie VI et à la partie VII n'auront aucune incidence économique sur le milieu aéronautique. Elles visent à éclaircir des aspects relatifs aux dispositions liées à l'utilisation qui concernent les héliports en vertu du nouveau régime de certification.

Consultations

Le *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I, III, VI, et VII)* a fait l'objet d'une publication au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I le 24 juin 2006, intitulé *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I et III)*. Un commentaire a été reçu, lequel suggérait quelques modifications éditoriales corrections mineures d'ordre rédactionnel qui ont été apportées au texte. Les modifications aux parties VI et VII n'ont pas été publiées au préalable. Ces modifications

There were no changes to the impact or intention of the amendments as pre-published.

The fundamental technical content of these regulations and standards was developed by a Transport Canada Working Group with representatives from the aviation industry, provincial governments, major Canadian aviation associations and departmental officials participating. The technical content was unanimously accepted by the A&A Technical Committee of CARAC in May 1997. It has been available for use as an alternative standard under which a heliport could be certified to applicants for a heliport certificate or for holders of heliport certificates requesting an amendment to the certificate since February 1999.

The members of the A&A Technical Committee were consulted with respect to these amendments to the Regulations at a meeting in May 2000. The actively participating members of the A&A Technical Committee at that time included the Advisory Committee on Accessible Transportation, Aero Club of Canada, Aéroports de Montréal, Aerodevco Consultants Ltd., AirBC, Air Canada, Air Canada Pilots Association, Air Line Pilots Association, Airport Management Conference of Ontario, Air Transport Association of Canada, Alberta Aviation Council, Alberta Transportation and Utilities, Arctic Airports (Government of the Northwest Territories), Association des Gens de l'Air du Québec, Association québécoise des transporteurs aériens inc., British Columbia Aviation Council, B.C. Transportation Financing Authority, Campbell River Airport, Canadian Air Line Pilots Association, Canadian Air Traffic Control Association, Canadian Association of Fire Chiefs, Canadian Auto Workers, Canadian Business Aircraft Association, Canadian Forces Fire Marshall - 2 (Department of National Defence), Canadian Owners and Pilots Association, Canadian Regional Airlines Ltd., Central Air Carrier Association, Civil Air Search and Rescue Association, Corp Air Inc., Canadian Union of Public Employees (CUPE), Department of Community & Transportation Services, Department of Works (Newfoundland and Labrador), Edmonton Regional Airports Authority, Federation of Canadian Municipalities, Jack Henderson, Highways and Transportation (Manitoba), Imperial Oil, International Association of Fire Fighters, Kelowna Airport, Liberty Airlines Limited, Ministry of Employment and Investment (British Columbia), Ministry of Transportation (Quebec), Ministry of Transportation of Ontario, Ministry of Transportation (New Brunswick), Miramichi Airport Commission (1993) Inc., Niagara District (St. Catharines) Airport, Northern Air Transport Association, Nova Scotia Department of Transportation, Paragon Engineering Ltd., Saskatchewan Highway & Transportation, Sydney Airport Authority, Teamsters Local 31, The Calgary Airport Authority, Union of Canadian Transport Employees and the Vancouver International Airport Authority. The amendments were approved and recommended for adoption by the members of the Technical Committee.

The amendment was presented at the Civil Aviation Regulatory Committee (CARC), which is composed of senior managers in the Civil Aviation Directorate of the Department of Transport, in October and December 2000. The members of CARC approved the amendment.

ne sont pas significatives. Elles clarifient et assurent une uniformité dans l'ensemble du RAC et ne modifient en rien l'impact ou l'intention des modifications telles qu'elles figuraient dans la publication au préalable.

L'essentiel du contenu technique de la présente réglementation et de ses normes connexes a été élaboré par un Groupe de travail de Transports Canada avec les représentants du milieu aéronautique, les gouvernements provinciaux, les principales associations aériennes canadiennes et les hauts fonctionnaires du Ministère. Le contenu technique a été accepté à l'unanimité par le Comité technique sur les aérodromes et aéroports du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC) en mai 1997. Elle a été disponible comme nouvelle norme selon laquelle un héliport pourrait être certifié aux demandeurs d'un certificat d'héliport ou aux titulaires de certificat d'héliport qui demandent d'apporter une modification au certificat depuis février 1999.

Les membres du Comité technique sur les aérodromes et aéroports ont été consultés à propos des modifications à la réglementation en mai 2000. Les membres actifs de ce comité technique à ce temps comprenaient le Comité consultatif sur le transport accessible, l'Aéro-Club du Canada, Aéroports de Montréal, Aerodevco Consultants Ltd., Air B.C., Air Canada, l'Association des pilotes d'Air Canada, l'Air Line Pilots Association, l'Airport Management Conference of Ontario, l'Association du transport aérien du Canada, l'Alberta Aviation Council, l'Alberta Transportation and Utilities, les aéroports de l'Arctique (Gouvernement des Territoires du Nord-Ouest), l'Association des Gens de l'Air du Québec, l'Association québécoise des transporteurs aériens inc., le British Columbia Aviation Council, B.C., Transportation Financing Authority, l'aéroport de Campbell River, l'Association canadienne des pilotes de ligne, l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien, l'Association canadienne des chefs de pompiers, les Travailleurs canadiens de l'automobile, la Canadian Business Aircraft Association, le directeur des Services des incendies des Forces canadiennes - 2 (ministère de la Défense nationale), la Canadian Owners and Pilots Association, les Lignes aériennes Canadien régional Ltée., la Central Air Carrier Association, l'Association civile de recherches et sauvetage aériens, Corp Air Inc., le Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP), le ministère des Services et des Transports et le ministère des Travaux de Terre-Neuve-et-Labrador, l'Edmonton Regional Airports Authority, la Fédération canadienne des municipalités, Jack Henderson, le ministère de la Voirie et du Transport du Manitoba, Imperial Oil, l'Association internationale des pompiers, l'aéroport de Kelowna, Liberty Airlines Limited, le ministère de l'Emploi et des Investissements de la Colombie-Britannique, le ministère des Transports du Québec, le ministère des Transports de l'Ontario, le ministère des Transports du Nouveau-Brunswick, Miramichi Airport Commission (1993) Inc., l'aéroport du district de Niagara (St. Catharines), la Northern Air Transport Association, le ministère des Transports de la Nouvelle-Écosse, Paragon Engineering Ltd., le ministère de la Voirie et des Transports de la Saskatchewan, la Sydney Airport Authority, les Teamsters section 31, la Calgary Airport Authority, l'Union canadienne des employés des transports et la Vancouver International Airport Authority. Les membres du Comité technique ont approuvé et recommandé l'adoption des modifications et des normes proposées.

Les modifications ont été présentées en octobre et en décembre 2000 au Comité de réglementation de l'aviation civile (CRAC), lequel est formé de gestionnaires supérieurs de la Direction générale de l'aviation civile du ministère des Transports. Les membres du CRAC ont approuvé les modifications.

Compliance and enforcement

These Regulations will be enforced through the assessment of monetary penalties imposed under sections 7.6 to 8.2 of the *Aeronautics Act*, through suspension or cancellation of a Canadian aviation document or through judicial action introduced by way of summary conviction as per section 7.3 of the *Aeronautics Act*.

Contact

Chief
Regulatory Affairs, AARBH
Safety and Security
Transport Canada
Place de Ville, Tower C
Ottawa, Ontario
K1A 0N8
Telephone: 613-993-7284 or 1-800-305-2059
Fax: 613-990-1198
Internet Address: www.tc.gc.ca

Respect et exécution

L'application de la présente réglementation se fera au moyen de l'imposition d'amendes en vertu des articles 7.6 à 8.2 de la *Loi sur l'aéronautique*, de la suspension ou de l'annulation d'un document d'aviation canadien, ou encore de poursuites judiciaires intentées par procédure sommaire en vertu de l'article 7.3 de la *Loi sur l'aéronautique*.

Personne-ressource

Chef
Affaires réglementaires, AARBH
Sécurité et sûreté
Transports Canada
Place de Ville, Tour C
Ottawa (Ontario)
K1A 0N8
Téléphone : 613-993-7284 ou 1-800-305-2059
Télécopieur : 613-990-1198
Adresse Internet : www.tc.gc.ca.

Registration
SOR/2007-88 May 3, 2007

CANADA AGRICULTURAL PRODUCTS ACT

Regulations Amending the Livestock and Poultry Carcass Grading Regulations

P.C. 2007-701 May 3, 2007

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Agriculture and Agri-Food, pursuant to section 32^a of the *Canada Agricultural Products Act*^b, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Livestock and Poultry Carcass Grading Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE LIVESTOCK AND POULTRY CARCASS GRADING REGULATIONS

AMENDMENTS

1. (1) The definition “veal” in section 2 of the *Livestock and Poultry Carcass Grading Regulations*¹ is replaced by the following:

“veal” means the meat of a bovine animal with the hide off that has the maturity characteristics set out in Schedule I to Part IV and a maximum carcass weight of 180 kg; (*veau*)

(2) Paragraph (a) of the definition “beef” in section 2 of the Regulations is replaced by the following:

(a) in the case of a carcass with the maturity characteristics set out in Schedule I to Part III, a carcass weight of more than 180 kg, and

(3) The definition “veal carcass” in section 2 of the Regulations is amended by striking out the word “and” at the end of paragraph (e), by replacing the reference to “(carcasse de veau)” at the end of paragraph (f) with the word “and” and by adding the following after paragraph (f):

(g) the hide; (*carcasse de veau*)

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

8. A grader who grades a veal carcass shall mark the veal carcass with a grade stamp, in red ink, on the primal cuts on both sides of the veal carcass.

3. Paragraphs 42(a) and (b) of the Regulations are replaced by the following:

(a) a carcass weight of no less than 80 kg and no greater than 180 kg;

4. Paragraphs 43(1)(a) and (b) of the Regulations are replaced by the following:

(a) a carcass weight of no less than 80 kg and no greater than 180 kg;

Enregistrement
DORS/2007-88 Le 3 mai 2007

LOI SUR LES PRODUITS AGRICOLES AU CANADA

Règlement modifiant le Règlement sur la classification des carcasses de bétail et de volaille

C.P. 2007-701 Le 3 mai 2007

Sur recommandation du ministre de l’Agriculture et de l’Agroalimentaire et en vertu de l’article 32^a de la *Loi sur les produits agricoles au Canada*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur la classification des carcasses de bétail et de volaille*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA CLASSIFICATION DES CARCASSES DE BÉTAIL ET DE VOLAILLE

MODIFICATIONS

1. (1) La définition de « veau », à l’article 2 du *Règlement sur la classification des carcasses de bétail et de volaille*¹, est remplacée par ce qui suit :

« veau » La viande d’un bovin ayant les caractéristiques d’âge mentionnées à l’annexe I de la partie IV et dont la carcasse sans peau a un poids maximal de 180 kg. (*veal*)

(2) L’alinéa a) de la définition de « bœuf », à l’article 2 du même règlement, est remplacé par ce qui suit :

a) dont la carcasse pèse plus de 180 kg, s’il s’agit d’une carcasse ayant les caractéristiques d’âge mentionnées à l’annexe I de la partie III;

(3) La définition de « carcasse de veau », à l’article 2 du même règlement, est modifiée par adjonction, après l’alinéa f), de ce qui suit :

g) la peau. (*veal carcass*)

2. L’article 8 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

8. Le classificateur qui classe une carcasse de veau appose une estampille de classification, à l’encre rouge, sur les coupes primaires de chaque côté de la carcasse.

3. Les alinéas 42a) et b) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

a) un poids d’au moins 80 kg et d’au plus 180 kg;

4. Les alinéas 43(1)a) et b) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

a) un poids d’au moins 80 kg et d’au plus 180 kg;

^a S.C. 2001, c. 4, s. 64
^b R.S., c. 20 (4th Supp.)
¹ SOR/92-541; SOR/95-216

^a L.C. 2001, ch. 4, art. 64
^b L.R., ch. 20 (4^e suppl.)
¹ DORS/92-541; DORS/95-216

5. Paragraphs 44(a) and (b) of the Regulations are replaced by the following:

(a) a carcass weight of no less than 80 kg and no greater than 180 kg;

6. Section 48 of the Regulations is replaced by the following:

48. There shall be 10 grades of bison carcasses with the grade names Canada A1, Canada A2, Canada A3, Canada A4, Canada B1, Canada B2, Canada B3, Canada D1, Canada D2 and Canada D3.

7. The heading before section 50 of the Regulations is replaced by the following:

GRADE STANDARDS FOR CANADA A1, CANADA A2,
CANADA A3 AND CANADA A4

8. (1) The portion of section 50 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

50. The standards for a bison carcass of the grade Canada A1, Canada A2, Canada A3 or Canada A4 are the following:

(2) Subparagraphs 50(e)(i) to (iii) of the Regulations are replaced by the following:

- (i) ranges from 2 mm to 6 mm, in the case of the grade Canada A1,
- (ii) ranges from 7 mm to 12 mm, in the case of the grade Canada A2,
- (iii) ranges from 13 mm to 18 mm, in the case of the grade Canada A3, or
- (iv) is greater than 18 mm, in the case of the grade Canada A4.

9. Subparagraph 51(d)(ii) of the Regulations is replaced by the following:

- (ii) is less than 2 mm in thickness at the measurement site.

10. Paragraph 52(d) of the Regulations is replaced by the following:

(d) a fat covering that has a colour ranging from white to yellow.

11. Section 53 of the Regulations and the heading before it are replaced by the following:

GRADE STANDARDS FOR CANADA B3

53. The standards for a bison carcass of the grade Canada B3 are the following:

- (a) the maturity characteristics set out in Schedule I to this Part; and
- (b) muscling that ranges from deficient to medium.

12. Section 54 of the Regulations is replaced by the following:

54. The standards for a bison carcass of the grade Canada D1 or Canada D2 are the following:

- (a) the maturity characteristics set out in Schedule III to this Part;
- (b) muscling that ranges from medium to excellent; and
- (c) a fat thickness at the measurement site that

5. Les alinéas 44a) et b) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

a) un poids d'au moins 80 kg et d'au plus 180 kg;

6. L'article 48 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

48. Sont établies dix catégories de carcasses de bison portant les noms de catégorie suivants : Canada A1, Canada A2, Canada A3, Canada A4, Canada B1, Canada B2, Canada B3, Canada D1, Canada D2 et Canada D3.

7. L'intertitre précédant l'article 50 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

NORMES DES CATÉGORIES CANADA A1, CANADA A2,
CANADA A3 ET CANADA A4

8. (1) Le passage de l'article 50 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

50. Les normes applicables aux carcasses de bison des catégories Canada A1, Canada A2, Canada A3 et Canada A4 sont les suivantes :

(2) Les sous-alinéas 50e)(i) à (iii) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- (i) varie de 2 mm à 6 mm, dans le cas de la catégorie Canada A1,
- (ii) varie de 7 mm à 12 mm, dans le cas de la catégorie Canada A2,
- (iii) varie de 13 mm à 18 mm, dans le cas de la catégorie Canada A3,
- (iv) mesure plus de 18 mm, dans le cas de la catégorie Canada A4.

9. Le sous-alinéa 51d)(ii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- (ii) dont l'épaisseur est inférieure à 2 mm à l'endroit où la mesure du gras est effectuée.

10. L'alinéa 52d) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

d) une couche de gras dont la couleur varie du blanc au jaune.

11. L'article 53 du même règlement et l'intertitre le précédant sont remplacés par ce qui suit :

NORMES DE LA CATÉGORIE CANADA B3

53. Les normes applicables aux carcasses de bison de la catégorie Canada B3 sont les suivantes :

- a) les caractéristiques d'âge mentionnées à l'annexe I de la présente partie;
- b) une musculature qui varie de faible à moyenne.

12. L'article 54 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

54. Les normes applicables aux carcasses de bison des catégories Canada D1 et Canada D2 sont les suivantes :

- a) les caractéristiques d'âge mentionnées à l'annexe III de la présente partie;
- b) une musculature qui varie de moyenne à excellente;
- c) une épaisseur de gras à l'endroit où la mesure du gras est effectuée qui :

- (i) ranges from 2 to 6 mm, in the case of the grade Canada D1, or
- (ii) is greater than 6 mm, in the case of the grade Canada D2.

GRADE STANDARDS FOR CANADA D3

54.1 The standards for a bison carcass of the grade Canada D3 are the following:

- (a) the maturity characteristics set out in Schedule III to this Part; and
- (b) a fat thickness at the measurement site that
 - (i) is less than 2 mm, in the case of a carcass with medium to excellent muscling, or
 - (ii) has no maximum, in the case of a carcass with less than medium muscling.

13. Schedule I to Part VI of the Regulations is replaced by the following:

SCHEDULE I (Sections 50 to 53)

MATURITY CHARACTERISTICS FOR BISON CARCASSES

1. Cartilaginous caps on the 9th, 10th and 11th thoracic vertebrae immediately anterior to the knife rib site that are no more than 80 per cent ossified.

14. Schedule II to Part VI of the Regulations is repealed.

15. Schedule III to Part VI of the Regulations is amended by replacing the reference “(Section 54)” after the heading “SCHEDULE III” with the reference “(Sections 54 and 54.1)”.

COMING INTO FORCE

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The *Canada Agricultural Products Act* (the “Act”) provides the authority for the Governor in Council to make regulations establishing grades, standards and legends for agricultural products. Pursuant to this Act, the *Livestock and Poultry Carcass Grading Regulations* (the “Regulations”) specify the national grade standards for livestock and poultry carcasses graded in Canada. The grading program and the Regulations facilitate trade and marketing by establishing a basis for the determination of meat quality and yield. The Canadian bison quality grade standards are being updated on the basis of research results, and the veal standards are being modified to ensure harmonization with the *Meat Inspection Regulations, 1990*, and to enable all veal carcasses to be graded. Livestock carcass grading in Canada is voluntary. Grading is not required for import or export purposes and there are no technical trade barriers.

- (i) varie de 2 mm à 6 mm, dans le cas de la catégorie Canada D1,
- (ii) mesure plus de 6 mm, dans le cas de la catégorie Canada D2.

NORMES DE LA CATÉGORIE CANADA D3

54.1 Les normes applicables aux carcasses de bison de la catégorie Canada D3 sont les suivantes :

- a) les caractéristiques d’âge mentionnées à l’annexe III de la présente partie;
- b) une épaisseur de gras à l’endroit où la mesure du gras est effectuée qui :
 - (i) mesure moins de 2 mm, dans le cas des carcasses dont la musculature varie de moyenne à excellente,
 - (ii) n’a aucun maximum, dans le cas des carcasses dont la musculature est inférieure à « moyenne ».

13. L’annexe I de la partie VI du même règlement est remplacée par ce qui suit :

ANNEXE I (articles 50 à 53)

CARACTÉRISTIQUES D’ÂGE DES CARCASSES DE BISON

1. Les prolongements cartilagineux des 9^e, 10^e et 11^e vertèbres thoraciques – avant l’incision transversale – sont ossifiés à au plus 80 pour cent.

14. L’annexe II de la partie VI du même règlement est abrogée.

15. La mention « (article 54) » qui suit le titre « ANNEXE III » de la partie VI du même règlement est remplacée par « (articles 54 et 54.1) ».

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

RÉSUMÉ DE L’ÉTUDE D’IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Description

La *Loi sur les produits agricoles au Canada* confère au gouverneur en conseil le pouvoir de prendre des règlements établissant des catégories, des normes et des estampilles pour les produits agricoles. Le *Règlement sur la classification des carcasses de bétail et de volaille* (le Règlement) pris en vertu de cette loi précise les normes nationales de qualité pour les carcasses de bétail et de volaille classées au Canada. Le programme de classement et le Règlement facilitent le commerce et la mise en marché en établissant l’assise de la détermination de la qualité et du rendement de la viande. On s’emploie à mettre à jour les normes canadiennes de qualité du bison à la lumière des résultats de recherche et à modifier les normes relatives au veau pour les harmoniser avec le *Règlement sur l’inspection des viandes, 1990*, et pour permettre le classement de toutes les carcasses de veaux. Le classement des carcasses de bétail est volontaire au Canada. Il

Bison Amendments

Generally, livestock (including bison) are graded for four main reasons: to facilitate trade, to provide added-value for producers, to offer consumers meat of a common quality standard, and to facilitate herd improvement.

A carcass may only be graded after it has been inspected and approved for health and safety standards and bears a federal or provincial meat inspection legend or stamp. A certified grader assesses a carcass based on several criteria influencing either carcass quality or yield.

The current Canadian bison grading system was developed by the bison industry in the early 1990's. It was based primarily on the beef grading system, utilizing many of the same grade factors but taking into account inherent differences between the species. Official bison carcass grading standards were introduced into the Regulations and implemented in 1995.

The current bison carcass grading regulations were developed at a time when bulls comprised a majority of the animals slaughtered. Heifers are now slaughtered routinely for meat, but because of their inherent slower growth rate, it takes a longer period of time to reach market weight. As a result, the carcasses are older and many are downgraded to the Canada C1 and C2 grades because of their age.

In collaboration with the Canadian Bison Association (CBA) and other parties, the Lacombe Research Station of Agriculture and Agri-Food Canada (AAFC) designed and conducted a research project to examine the effectiveness of the current bison grading system. The research project was specifically designed to determine the meat quality and palatability attributes of bison meat derived from intermediate-aged Canada C grade bison carcasses in comparison to the quality of meat derived from Canada A grades. Canada C grade carcasses demonstrate more advanced maturity than permitted in the Canada A grades but would otherwise qualify for the Canada A grades.

The Lacombe study demonstrated that the meat quality and palatability of these carcasses is not significantly different from the meat that was classified in the Canada A grades.

Based on the results of the study, the following regulatory amendments are made:

- (i) increase the minimum fat requirement for the Canada A1 grade from 1 to 2 mm;
- (ii) set a maximum fat level of 18 mm for the Canada A3 grade, and establish a new Canada A4 grade for carcasses with more than 18 mm of fat at the measurement site;
- (iii) eliminate the Canada C1 and Canada C2 grades for intermediate aged carcasses and extend the maturity requirements for the youthful Canada A grades to include the former intermediate age standards;
- (iv) adjust the fat level for a Canada B1 carcass from less than 1 mm to less than 2 mm;

n'est pas exigé pour des fins d'importation ni d'exportation, et il n'existe aucun obstacle technique au commerce.

Modifications concernant le bison

Généralement, le classement du bétail (y compris le bison) se justifie par les quatre grandes raisons suivantes : faciliter le commerce, offrir une valeur ajoutée aux producteurs, offrir aux consommateurs de la viande respectant une norme de qualité commune et faciliter l'amélioration des troupeaux.

Une carcasse ne peut être classée qu'après avoir été inspectée et avoir reçu une approbation relative au respect des normes de santé et de salubrité. La carcasse portera une estampille fédérale ou provinciale d'inspection de la viande. Le classificateur certifié évalue la carcasse en fonction de plusieurs critères qui influent sur sa qualité ou son rendement.

Le système canadien actuel de classement du bison a été mis au point par le secteur du bison au début des années 1990. Il se fondait principalement sur le système de classement de la viande de bœuf et utilisait nombre des mêmes facteurs de qualité tout en tenant compte des différences inhérentes entre les espèces. Les normes de classement des carcasses sont devenues les désignations officielles de catégories en 1995.

La version actuelle des dispositions réglementaires sur le classement des carcasses de bisons a été rédigée à une époque où la majorité des animaux abattus étaient des mâles. Les femelles sont de nos jours abattues régulièrement pour leur viande, mais comme leur vitesse de croissance de fait est plus lente, elles prennent plus de temps à atteindre le poids du marché. Par conséquent, elles sont plus âgées à l'abattage et nombre d'entre elles sont actuellement déclassées dans les catégories C1 et C2 en raison de leur âge.

De concert avec l'Association canadienne du bison (ACB) et d'autres parties, le Centre de recherches de Lacombe d'Agriculture et Agroalimentaire Canada (AAC) a conçu et réalisé un projet de recherche visant l'examen de l'efficacité du système actuel de classement du bison. Le projet de recherche avait pour objet précis de déterminer les caractéristiques de qualité et d'appétibilité de la viande de bison issue de carcasses de bison d'âge intermédiaire de catégorie Canada C, comparativement à la qualité de la viande issue des catégories Canada A. Même si les carcasses de catégorie Canada C montraient des caractéristiques d'âge plus avancé que celles autorisées pour les catégories Canada A, les autres paramètres leur auraient permis de se classer dans les catégories Canada A.

L'étude réalisée par le Centre de recherches de Lacombe montre que la qualité et l'appétibilité de la viande de ces carcasses ne sont pas significativement différentes de celles de la viande qui est classée dans la catégorie A.

Les modifications réglementaires qui suivent sont faits à la lumière des résultats de l'étude :

- (i) augmenter de 1 à 2 mm les exigences en matière d'épaisseur minimale du gras pour la catégorie Canada A1;
- (ii) fixer l'épaisseur maximale du gras à 18 mm pour la catégorie Canada A3 et établir une nouvelle catégorie Canada A4 pour les carcasses dont l'épaisseur du gras est supérieure à 18 mm à l'endroit où la mesure est effectuée;
- (iii) éliminer les catégories Canada C1 et Canada C2 pour les carcasses d'âge intermédiaire et élargir les exigences en ce qui concerne les caractéristiques d'âge pour les jeunes animaux de catégorie Canada A afin d'englober les normes pour les animaux d'âge intermédiaire;

- (v) establish a Canada B3 grade for a youthful carcass with deficient muscling;
- (vii) change the fat levels for the mature bison carcasses graded in the Canada D1 or Canada D2 grade, as well as establishing a new Canada D3 grade for a mature carcass that is deficient in muscling.

These changes are based on new scientific information to better recognize the quality and value of bison meat and to allow more diversity in the export market while not jeopardizing the quality, nutrition and safety of bison meat. These are technical changes that will not pose any health, safety or social risks.

Veal Amendments

The regulatory amendment will remove the current option to weigh or grade veal carcasses with their hide on. For sanitary purposes, a similar amendment was made to the *Meat Inspection Regulations, 1990*, (SOR/2005-253) in 2005, and the amendment to these Regulations will ensure harmonization between the two regulations. Veal carcasses must have their hide removed.

Presently, veal with the hide-off weighing over 160 kg cannot be graded despite the fact that a carcass can be considered as veal up to 180 kg. These amendments will increase the maximum weight for the grading of veal with hide-off from 160 kg to 180 kg to ensure that all veal carcasses are also eligible for grading on the basis of the veal carcass grade standards. The minimum weight for the grading of a beef carcass is also increased to 180 kg to ensure consistency in the distinction between beef and veal. A youthful bovine carcass up to 180 kg will be considered to be veal, and over 180 kg, to be beef. The maximum weight for a carcass with hide off to be considered as veal remains at 180 kg.

Alternatives

Bison Amendments

1. Make no amendments (status quo)

This is not an option favoured by the stakeholders as they believe that the regulatory change would better recognize the quality and value of bison carcasses and in particular heifer carcasses.

2. Amend the Regulations (preferred option)

The modification fine-tunes the current standards on the basis of objective research and could lead to increased revenues for bison producers. This amendment may allow more bison product to be eligible for the export market.

Furthermore, by changing the existing regulation, the industry recognizes the credibility of the Canadian bison carcass grading system and promotes harmonization in the quality of bison meat offered to consumers. Since bison carcass grading is voluntary, the fact that the industry wishes to update the grade standards reflects their commitment to grading and its potential value to producers.

- (iv) modifier l'épaisseur du gras pour les carcasses de catégorie Canada B1 de moins de 1 mm à moins de 2 mm;
- (v) établir une catégorie Canada B3 pour les jeunes carcasses dont la musculature est faible;
- (vi) modifier l'épaisseur du gras pour les carcasses de bison adulte classées dans les catégories Canada D1 ou Canada D2, ainsi qu'établir une nouvelle catégorie Canada D3 pour les carcasses d'animaux adultes dont la musculature est faible.

Ces modifications sont faites à la lumière de nouvelles données scientifiques visant à mieux prendre en compte la qualité et la valeur de la viande de bison et à autoriser une plus grande diversité sur le marché d'exportation tout en ne mettant pas en péril la qualité, la valeur nutritive et la salubrité de la viande de bison. Il s'agit de modifications techniques qui ne présenteront pas de risques sur le plan de la santé ou de la salubrité ni sur le plan social.

Modifications concernant le veau

La modification réglementaire éliminera la possibilité qui existe actuellement de peser ou de classer les carcasses de veau non écorchées. Pour des raisons sanitaires, une modification semblable a été apportée au *Règlement sur l'inspection des viandes, 1990*, (DORS/2005-253) en 2005. La présente modification du Règlement permettra d'harmoniser les deux règlements. Les carcasses de veaux doivent être écorchées.

À l'heure actuelle, les veaux écorchés dont le poids est supérieur à 160 kg ne peuvent être classés même si une carcasse pesant jusqu'à 180 kg peut être classée comme veau. Les modifications feront passer de 160 kg à 180 kg le poids maximal pour le classement des veaux écorchés afin que toutes les carcasses de veaux soient admissibles au classement en fonction des normes de catégorie des carcasses de veau. Le poids minimal pour le classement des carcasses de bœuf passera également à 180 kg afin de garantir la cohérence de la distinction entre le bœuf et le veau. La carcasse d'un jeune bovin d'au plus 180 kg sera jugée être une carcasse de veau, et celle de plus de 180 kg, une carcasse de bœuf. Le poids maximal pour qu'une carcasse écorchée soit considérée comme du veau reste à 180 kg.

Solutions envisagées

Modifications concernant le bison

1. Aucune modification (statu quo)

Les intervenants ne sont pas en faveur de cette solution parce qu'ils sont d'avis que les modifications réglementaires permettraient de mieux reconnaître la qualité et la valeur des carcasses de bisons et en particulier celles des femelles.

2. Modification du Règlement (solution privilégiée)

La modification adapte les normes actuelles à la lumière des résultats de recherche objective et pourrait faire augmenter les revenus des producteurs de bisons. Grâce à la modification, un plus grand nombre de produits de bison seront autorisés sur le marché d'exportation.

De surcôt, en changeant la réglementation en vigueur, l'industrie reconnaît la crédibilité du système canadien de classement des carcasses de bison et favorise l'harmonisation de la qualité de la viande de bison offerte aux consommateurs. Comme le classement des carcasses de bisons est volontaire, le fait que l'industrie désire mettre à jour les normes de classement reflète leur engagement envers le classement et sa valeur potentielle pour les producteurs.

Veal Amendments**1. Make no amendments (status quo)**

This is not an option for the Canadian Food Inspection Agency (CFIA) since there is a need to harmonize veal hide removal between the *Meat Inspection Regulations, 1990*, and the *Livestock and Poultry Carcass Grading Regulations*.

2. Amend the Regulations (preferred option)

This is the option preferred by the stakeholders who grade veal carcasses.

The changes to the bison and veal standards are considered minor.

Benefits and costs

Through uniform and accurate application of the grading regulations, grading plays a key role in the orderly marketing of red meat and in the fair and equitable distribution of monies in the system. Since it has been estimated that a 1% change in grading accuracy can result in a \$15 million dollar shift in dollar allocations between packers and producers, grading accuracy is of paramount importance to both producers and packers.

Bison Amendments

According to the CBA, the resulting benefits of the regulatory change will be significant. Although it is difficult to measure the benefits of such a change, it is estimated that the value of heifer carcasses and a small number of bison bull carcasses could increase by 15-20%. This could result in an increased value of \$100 to \$150 per heifer carcass and at least that amount for an estimated 10% of bull carcasses. This could result in \$1 - \$2 million additional income from the market to producers. Producer input costs will not increase due to the amendment; however, extra value will be created due to carcasses formerly downgraded to the Canada C grades being eligible for the Canada A grade series.

The European Union (EU) has established a tariff quota for fresh, chilled and frozen beef of 11,500 tonnes product weight for meat meeting certain criteria. Bovine meat graded "Canada A", "Canada AA", "Canada AAA", "Canada Choice" and "Canada Prime", as well as bison meat graded "Canada A1", "Canada A2" and "Canada A3" corresponds to this definition. This amendment could result in more bison meat being eligible to be exported to the EU as more bison meat is expected to be graded Canada A1, A2 or A3. However, there were only approximately 1,100 tonnes of Canadian bison meat exported to the EU in 2005.

There will be no supplementary resource burden on the CFIA. The bison carcass grading service is delivered by the Canadian Beef Grading Agency (CBGA).

Consumers will benefit since the amendment will provide a better evaluation of bison meat quality.

Modifications concernant le veau**1. Aucune modification (statu quo)**

Cette solution n'est pas acceptable pour l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA) puisqu'il faut harmoniser l'écorchage des veaux dans le *Règlement sur l'inspection des viandes, 1990*, et le *Règlement sur la classification des carcasses de bétail et de volaille*.

2. Modification du règlement (solution privilégiée)

Il s'agit de la solution privilégiée par les intervenants qui classent les carcasses de veaux.

Les modifications des normes concernant le veau et le bison sont jugées mineures.

Avantages et coûts

Grâce à une application uniforme et exacte des dispositions réglementaires sur le classement, ce dernier contribue à la commercialisation ordonnée des viandes rouges et à la distribution juste et équitable des sommes au sein du système. Comme on a estimé qu'un changement de 1% de l'exactitude du classement peut occasionner un écart de 15 millions de dollars dans la répartition des fonds entre les transformateurs et les producteurs, il s'agit donc d'un facteur d'importance considérable pour les producteurs et les transformateurs.

Modifications concernant le bison

Selon l'ACB, les avantages découlant de la modification de la réglementation seront importants, parce que même s'il est difficile d'estimer les avantages d'un tel changement, on prévoit que la valeur des carcasses femelles et d'un petit nombre de carcasses mâles de bison pourrait augmenter de 15 à 20%. Cette situation pourrait entraîner une hausse de 100 à 150 \$ de la valeur des carcasses femelles et d'une somme au moins égale pour quelque 10% des carcasses mâles. Les producteurs pourraient ainsi profiter de recettes additionnelles de 1 à 2 millions de dollars. Les coûts des intrants des producteurs n'augmenteront pas en raison de la modification; toutefois, une valeur supplémentaire résultera de l'admissibilité à la série de catégorie Canada A des carcasses qui étaient auparavant déclassées dans la catégorie Canada C.

L'union européenne (UE) a établi un contingent tarifaire de 11 500 tonnes pour les produits de viande de bœuf fraîche, réfrigérée et congelée respectant certains critères. La viande bovine des catégories « Canada A », « Canada AA », « Canada AAA », « Choix Canada » et « Canada Primé », ainsi que la viande de bison des catégories « Canada A1 », « Canada A2 » et « Canada A3 » correspondent à cette définition. Cette modification pourrait occasionner l'admissibilité à l'exportation vers l'UE d'un plus grand volume de viande de bison parce qu'on prévoit qu'une plus grande quantité de viande de bison sera classée Canada A1, A2 ou A3. Toutefois, seulement quelque 1 100 tonnes de viande de bison canadien ont été exportées à l'UE en 2005.

L'ACIA n'aurait pas à fournir de ressources supplémentaires. C'est l'Agence canadienne de classement du bœuf (ACCB) qui s'occupera de la prestation du service de classement des carcasses de bison.

Les consommateurs sortiraient gagnants puisque la modification fournira une meilleure évaluation de la qualité de la viande de bison.

Veal Amendments

Essentially all veal production occurs in Quebec and Ontario with Quebec having the largest market share between the two provinces. There is little veal grading in Ontario. In Quebec, veal grading is promoted by the *Fédération des producteurs de bovins du Québec* as a means to ensure the quality and standardization of grain-fed veal calves. Quebec grain-fed veal producers are paid on the basis of the grade for their calves. In 2005, approximately 93,000 grain-fed veal calves were marketed in Quebec of which 33,000 were not eligible for grading because of the current maximum veal carcass grading weight. As a result of the amendment, these calves will be eligible for grading. Discounts apply to producers for calves that do not grade A1/A2 in order to provide the appropriate market signals to encourage the production of quality grain-fed veal. Typical discounts may range from \$0.03 per pound for the Canada A3 grade, to \$0.20-0.40 per pound for the Canada B and C grades.

The availability of graded grain-fed veal is also of benefit to retailers interested in advertising this type of product. Although retailers may not necessarily purchase only on the basis of grade, this factor may be one of their purchase specifications in order to promote the quality of their veal products available for sale.

Consumers will benefit since the amendment will enable more veal carcasses to be eligible for grading and help promote standardized veal meat quality.

There will be no supplementary resource burden on the CFIA. The veal carcass grading service is delivered by the CBGA.

Environmental impactBison Amendments

This amendment is not expected to lead to a significant change in production. This regulatory amendment would only change the grading standards.

No environmental impacts are anticipated from this regulatory modification.

Veal Amendments

This amendment is not expected to have any environmental impact.

Consultation

The Provinces and Territories were consulted on both the bison and veal amendments. One sole request for clarification on the proposals was received. Further consultations on the individual amendments are as follows:

Bison Amendments

Officials from the province of Alberta and the Lacombe Research Station co-operated in the research leading to the recommendations for regulatory amendments. The Province of Alberta participated actively in the development and funding of the

Modifications concernant le veau

Toute la production de veau se fait essentiellement au Québec et en Ontario, mais c'est le Québec qui s'approprie la plus grande partie du marché. L'Ontario fait peu de classement de veaux. Au Québec, c'est la Fédération des producteurs de bovins du Québec qui promulgue le classement du veau pour garantir la qualité et la normalisation des veaux de boucherie nourris au grain. Les sommes que reçoivent les producteurs du Québec pour leurs veaux nourris au grain sont en fonction de la catégorie de ces derniers. En 2005, environ 93 000 veaux de boucherie nourris au grain ont été mis en marché au Québec et 33 000 d'entre eux n'étaient pas admissibles au classement en raison du plafond maximal actuel du poids de classement. Ces veaux seront admissibles au classement après l'édiction de la modification. Des rabais s'appliquent aux producteurs pour leurs veaux qui ne sont pas classés dans la catégorie A1/A2. Les signaux du marché sont ainsi plus clairs, ce qui favorise la production de veaux nourris au grain de qualité. Les rabais varient normalement entre 0,03 \$ la livre pour la catégorie Canada A3 et de 0,20 \$ à 0,40 \$ pour les catégories Canada B et C.

La disponibilité de veaux classés nourris au grain est également avantageuse pour les détaillants qui désirent annoncer ce type de produit. Même si les détaillants ne fondent pas nécessairement leurs achats uniquement sur la catégorie, il peut s'agir de l'un de leurs critères d'achat qui aident à promouvoir l'image des produits de veau qu'ils offrent en vente aux consommateurs.

Les consommateurs seront gagnants parce que la modification permettra à un plus grand nombre de carcasses de veaux d'être admissibles au classement et aidera à favoriser la qualité de la viande de veau normalisée puisque les producteurs pourraient obtenir un prix correspondant à la qualité.

L'ACIA n'aura pas à fournir de ressources supplémentaires. C'est l'ACCB qui s'occupera de la prestation du service de classement des carcasses de veau.

Répercussions sur l'environnementModifications concernant le bison

La modification ne devrait pas occasionner de modifications importantes de la production. Elle ne ferait que modifier les normes de classement.

Aucune incidence sur l'environnement n'est donc attendue à la suite de la modification réglementaire.

Modifications concernant le veau

La modification ne devrait pas avoir de répercussions sur l'environnement.

Consultations

Les provinces et les territoires ont été consultés au sujet des modifications relatives aux bisons et aux veaux. Une seule demande de clarification a été reçue à l'égard des propositions. Les consultations suivantes ont aussi eu lieu concernant les modifications individuelles :

Modifications concernant le bison

Les fonctionnaires de la province d'Alberta et du Centre de recherches de Lacombe ont collaboré à la recherche qui mènera aux recommandations sur les modifications réglementaires. La province d'Alberta a participé activement à l'élaboration et au

research project given the size of its bison population. The completed research was shared with CBA Board members, commercial bison meat marketers and representatives of a federal and a provincial slaughter facility.

Stakeholder and partner support for the proposed research was strong.

The Canadian Beef Grading Agency, a private, non-profit corporation, was consulted throughout the research project and endorses the proposed regulatory amendment. The CBGA is responsible for providing the bison carcass grading service in federally or provincially registered meat establishments that request the service.

In addition, the CBA consulted with a number of producers, some of whom were involved in the development of the original grading system. Also consulted were bison feeders and producers who raise grass-fed bison. The CBA strongly supports this initiative.

Consultations occurred with the Alberta provincial government due to the large proportion of the national herd in Alberta. No provincial bison grading standards exist in any province. No consultation occurred with the United States since they do not have bison carcass grading standards or a bison carcass grading system. These amendments are considered minor with no impact on the provinces or the US.

Veal Amendments

Essentially, all veal carcass grading occurs in Quebec where veal grading plays a role in both producer payment and the subsequent marketing of veal to the retail level. The Fédération des producteurs de bovins du Québec represents Quebec veal producers and is a strong supporter of the change in weights to ensure that all veal carcasses are eligible for grading. They also support the harmonization between the *Meat Inspection Regulations, 1990*, and the *Livestock and Poultry Carcass Grading Regulations* for hide removal on veal carcasses.

Comments received

The proposed regulatory change was pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on February 10, 2007. During the 30-day consultation period, comments from the Canadian Bison Association, the Fédération des producteurs de bovins du Québec, the Canadian Meat Council and two bison producers were received. All of the comments received are supportive of the proposed regulatory change.

Compliance and enforcement

The livestock grading program has a significant and direct impact on the Canadian meat industry. Despite the fact that the program is voluntary, it is a central element in the structure of the Canadian livestock marketing system because it establishes a commonly understood basis for trade. This is provided, in part, through grade standards which reflect the product characteristics valued in the marketplace. Since these standards serve as a basis for payment or prices, they have a double effect: they motivate production and preservation of high quality products and they contribute to an orderly marketing system for goods. In addition to the voluntary nature of the program, compliance is promoted by the fact that delivery of the beef, bison and veal grading

financement du projet de recherche étant donné la taille de sa population de bisons. Les résultats de la recherche ont été communiqués aux membres du conseil de l'ACB, aux négociants de viande de bison et aux représentants d'un abattoir fédéral et d'un abattoir provincial.

Les intervenants appuient fortement le projet de recherche.

On a consulté l'ACCB, société privée sans but lucratif, tout au long du déroulement du projet de recherche, et celle-ci a donné son aval au projet de modification réglementaire. L'ACCB est chargée de fournir un service de classement des carcasses de bisons dans les établissements de transformation de viande agréés par les gouvernements fédéral ou provinciaux qui le demandent.

De surcroît, l'ACB a consulté un certain nombre de producteurs, dont certains ont participé à l'élaboration du système original de classement. Elle a également consulté des producteurs et engraisseurs de bison qui élèvent du bison d'embouche. L'ACB appuie fermement cette initiative.

Des consultations ont eu lieu avec le gouvernement provincial de l'Alberta en raison de la forte proportion du cheptel national qui se trouve dans cette province. Aucune province n'applique de normes de classement du bison. Aucune consultation n'a eu lieu avec les États-Unis puisque ce pays n'applique aucune norme ni système de classement des carcasses de bisons.

Modifications concernant le veau

Essentiellement, tout le classement des carcasses de veaux se fait au Québec où il est utilisé pour déterminer le paiement aux producteurs et la commercialisation subséquente des veaux au détail. La Fédération des producteurs de bovins du Québec représente les producteurs de veaux du Québec et appuie fermement la modification relative aux poids dans le but de garantir que toutes les carcasses de veaux sont admissibles au classement. Elle appuie également l'harmonisation entre le *Règlement sur l'inspection des viandes, 1990*, et le *Règlement sur la classification des carcasses de bétail et de volaille* en ce qui concerne l'écorchage des carcasses de veaux.

Commentaires reçus

La modification réglementaire proposée a été publiée au préalable dans la *Gazette du Canada*, Partie I, le 10 février 2007. Durant la période de consultation de 30 jours, des commentaires ont été reçus de l'Association canadienne du bison, de la Fédération des producteurs de bovins du Québec, du Conseil des viandes du Canada, et de deux producteurs de bison. Tous les commentaires reçus appuient le changement réglementaire proposé.

Respect et exécution

Le programme de classement du bétail touche directement et de façon importante l'industrie canadienne de la viande. Même si le programme est volontaire, il constitue un élément central de la structure du système de commercialisation du bétail canadien parce qu'il établit une assise commerciale comprise par tous. Cette situation s'appuie partiellement sur les normes de classement qui reflètent les caractéristiques du produit qui sont prises sur le marché. Comme ces normes servent de fondement au paiement ou aux prix, elles ont un double effet puisqu'elles favorisent la production et la préservation des produits de haute qualité et contribuent également au maintien d'un système de commercialisation des produits bien ordonné. En plus de la nature volontaire

services is the responsibility of the Canadian Beef Grading Agency. The CBGA has been accredited by the CFIA and is subject to CFIA audit.

Bison Amendments

The grading system is voluntary. However, in order to be graded, the carcass would need to meet the requirements of the Regulations. Although meat grading is not usually a condition for importing or exporting meat products, some countries importing Canadian beef and bison may require that the carcasses be certified as meeting certain grade standards.

Training of bison carcass graders is provided by the CBGA, and the CFIA regularly audits the accuracy and performance of CBGA graders. The audit frequency is determined by slaughter volume. It could range from 1 to 12 times per year.

The CBGA will be the organization involved in the grading of the carcasses. Therefore, no supplementary staff from CFIA is required.

Veal Amendments

Supplementary human resources are not required to enforce the amendment.

Contact

Eric Aubin
Chief
Livestock Identification and Legislation
Food of Animal Origin Division
Canadian Food Inspection Agency
159 Cleopatra Drive
Nepean, Ontario
K1A 0Y9
Telephone: 613-221-7103
Fax: 613-228-6636
Email: aubine@inspection.gc.ca

du programme, la conformité est mise en valeur du fait que la responsabilité de la prestation des services de classement des bovins, des bisons et des veaux revient à l'Agence canadienne de classement du bœuf. L'ACCB a été agréée par l'ACIA et est assujettie à des vérifications de cette dernière.

Modifications concernant le bison

Le système de classement est volontaire. Toutefois, pour qu'une carcasse soit classée, elle doit respecter les exigences du Règlement. Même si le classement de la viande n'est pas normalement une condition d'importation ou d'exportation des produits de viande, certains pays qui importent du bœuf et du bison canadiens pourraient exiger que les carcasses soient certifiées et satisfassent à certaines normes de qualité.

C'est l'ACCB qui donne la formation aux classificateurs de carcasses de bisons. L'ACIA vérifie régulièrement l'exactitude du classement et le rendement des classificateurs de l'ACCB. La fréquence des vérifications est en fonction du volume d'abattage. Elle pourrait varier de 1 à 12 fois par année.

L'ACCB sera l'organisation chargée du classement des carcasses. Par conséquent, l'ACIA n'a pas à fournir les services d'employés additionnels.

Modifications concernant le veau

Aucune ressource humaine additionnelle n'est requise pour appliquer la modification.

Personne-ressource

Eric Aubin
Chef
Identification du bétail et réglementation
Division des aliments d'origine animale
Agence canadienne d'inspection des aliments
59, promenade Cleopatra
Nepean (Ontario)
K1A 0Y9
Téléphone : 613-221-7103
Télécopieur : 613-228-6636
Courriel : aubine@inspection.gc.ca

Registration
SOR/2007-89 May 3, 2007

ELECTRICITY AND GAS INSPECTION ACT

Regulations Amending the Electricity and Gas Inspection Regulations

P.C. 2007-704 May 3, 2007

Whereas, pursuant to subsection 28(2) of the *Electricity and Gas Inspection Act*, a copy of the proposed *Regulations Amending the Electricity and Gas Inspection Regulations*, substantially in the annexed form, was published in the *Canada Gazette*, Part I, on September 30, 2006 and a reasonable opportunity was thereby afforded to interested persons to make representations to the Minister of Industry with respect to the proposed Regulations;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Industry, pursuant to subsection 28(1)^a of the *Electricity and Gas Inspection Act*, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Electricity and Gas Inspection Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE ELECTRICITY AND GAS INSPECTION REGULATIONS

AMENDMENTS

1. Subsection 3(1) of the *Electricity and Gas Inspection Regulations*¹ is replaced by the following:

3. (1) Instrument transformers that are designed and constructed to have fixed, non-adjustable accuracy characteristics are exempted from subsection 9(1) of the Act.

2. Item 4 of Part VIII of the schedule to the Regulations is replaced by the following:

	Column I	Column II
Item	Electricity Measuring Apparatus	Fee
4.	Instrument transformers for use with any apparatus set out in items 1 to 3	350.00 for up to 5 burdens at 3 points per burden

COMING INTO FORCE

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

Enregistrement
DORS/2007-89 Le 3 mai 2007

LOI SUR L'INSPECTION DE L'ÉLECTRICITÉ ET DU GAZ

Règlement modifiant le Règlement sur l'inspection de l'électricité et du gaz

C.P. 2007-704 Le 3 mai 2007

Attendu que, conformément au paragraphe 28(2) de la *Loi sur l'inspection de l'électricité et du gaz*, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur l'inspection de l'électricité et du gaz*, conforme en substance au texte ci-après, a été publié dans la *Gazette du Canada* Partie I le 30 septembre 2006 et que les intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter leurs observations à cet égard au ministre de l'Industrie,

À ces causes, sur recommandation du ministre de l'Industrie et en vertu du paragraphe 28(1)^a de la *Loi sur l'inspection de l'électricité et du gaz*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur l'inspection de l'électricité et du gaz*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR L'INSPECTION DE L'ÉLECTRICITÉ ET DU GAZ

MODIFICATIONS

1. Le paragraphe 3(1) du *Règlement sur l'inspection de l'électricité et du gaz*¹ est remplacé par ce qui suit :

3. (1) Les transformateurs de mesure dont les paramètres d'exactitude sont conçus et construits pour être fixes ou non ajustables sont exemptés de l'application du paragraphe 9(1) de la Loi.

2. L'article 4 de la partie VIII de l'annexe du même règlement est remplacé par ce qui suit :

	Colonne I	Colonne II
Article	Appareil de mesure de l'électricité	Droits
4.	Transformateurs de mesure utilisés avec un appareil mentionné aux articles 1 à 3	350 pour un maximum de 5 charges à raison de 3 points la charge

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

^a S.C. 2001, c. 34, s. 39
¹ SOR/86-131

^a L.C. 2001, ch. 34, art. 39
¹ DORS/86-131

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

The *Electricity and Gas Inspection Act* (the Act) prescribes that a measuring device must be approved, verified, and sealed before it is put into service. A measuring device refers to a meter used by a contractor or purchaser for establishing the basis of a charge for the electricity supplied. The intention of the requirements is to ensure a level of measurement accuracy and equity which is acceptable in Canada. An instrument transformer used in electricity meter installations is considered to be a meter, as defined in the Act. However, the *Electricity and Gas Inspection Regulations* (the Regulations) are currently providing an exemption to instrument transformers from the statutory requirements for verification and sealing.

The purpose of this regulatory amendment is to clearly identify the type of instrument transformers that the exemption pertains to, those being instrument transformers which have fixed, non-adjustable accuracy characteristics. The amendment will allow instrument transformer designs which have performance characteristics that are capable of being calibrated, to be excluded from the exemption established in the Regulations. The intention of this initiative is to ensure confidence that an acceptable level of measurement accuracy and equity is maintained regardless of design.

Under the current regulatory requirements, instrument transformers are subject to evaluation requirements for pattern approval. However, they are exempt from the verification and sealing requirements established in the Act. The verification and sealing of meters is necessary due to the inherently adjustable or programmable nature of their accuracy characteristics. The accuracy characteristics directly impact the values of electrical power and energy consumption which are billed to consumers. Verification generally involves a comparison of the accuracy of a meter under test to the known accuracy of a certified and traceable test standard. Sealing is performed either physically or electronically and is a means to secure a meter so that access or changes to metrological adjustments and parameters are detectable.

At the time of promulgation of the Act and the Regulations, the design and construction of instrument transformers were limited in terms of technology. The physical design characteristics of conventional instrument transformers are such that they are physically unalterable under normal conditions of use. In the same regard, the accuracy characteristics of conventional instrument transformers are fixed and non-adjustable. Due to the non-adjustable accuracy characteristics and physical structure of conventional instrument transformers, requirements for verification and sealing were deemed unnecessary.

New technology now makes it possible to design and construct instrument transformers in a fundamentally different manner from that which was in existence at the time that the exemption in the Regulations was promulgated. In particular, the design of electronic instrument transformers feature dynamic and adjustable accuracy characteristics which differ significantly from the fixed, non-adjustable accuracy characteristics of conventional instrument transformer. As such, the characteristics of electronic instrument

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

La *Loi sur l'inspection de l'électricité et du gaz* (la Loi) stipule qu'un appareil de mesure doit être approuvé, vérifié et scellé avant d'être mis en service. Par appareil de mesure, on entend un compteur utilisé par un fournisseur ou un acheteur pour établir un montant exigible pour la fourniture d'électricité. L'intention de ces exigences est d'assurer un niveau acceptable d'exactitude et d'équité de la mesure au Canada. Un transformateur de mesure utilisé dans les installations de mesure de l'électricité est considéré comme un compteur, selon la définition de la Loi. Toutefois, le *Règlement sur l'inspection de l'électricité et du gaz* (le Règlement) exempte les transformateurs de mesure des exigences de vérification et de scellage prévues dans la Loi.

Le but de la modification réglementaire est d'indiquer clairement le type de transformateur de mesure visé par l'exemption, soit les transformateurs de mesure qui ont des caractéristiques de précision fixes et non réglables. La modification permettra aux modèles de transformateurs de mesure ayant des caractéristiques de performance pouvant être étalonnées d'être exclus de l'exemption établie au Règlement. L'intention de cette initiative est d'assurer un niveau acceptable de confiance dans l'exactitude et l'équité de la mesure, indépendamment du modèle d'appareil de mesure utilisé.

En vertu des exigences actuelles, les transformateurs de mesure sont assujettis aux exigences d'évaluation pour l'approbation de modèle, toutefois, ils sont exemptés des exigences de vérification et de scellage établies dans la Loi. La vérification et le scellage des compteurs sont nécessaires en raison de la nature réglable ou programmable intrinsèque de leurs caractéristiques de précision. Ces dernières ont une incidence directe sur les valeurs de consommation en puissance et en énergie électriques qui sont facturées aux consommateurs. La vérification comprend en général une comparaison de la précision d'un compteur à l'essai à la précision connue d'un étalon d'essai certifié et traçable. Le scellage est effectué de façon matérielle ou électronique et représente un moyen de protéger un compteur afin de pouvoir détecter tout accès ou tout changement aux dispositifs de réglage ou paramètres métrologiques.

Au moment de l'adoption de la Loi et du Règlement, la conception et la construction des transformateurs de mesure étaient limitées sur le plan de la technologie. Les caractéristiques physiques des transformateurs de mesure traditionnels ne pouvaient pas se détériorer en conditions d'utilisation normales. De même, les caractéristiques de précision des transformateurs de mesure traditionnels étaient fixes et non réglables. En raison des caractéristiques de précision non réglables et de la structure matérielle des transformateurs de mesure traditionnels, les exigences relatives à la vérification et au scellage ont été jugées inutiles.

Aujourd'hui, la nouvelle technologie permet de concevoir et de construire des transformateurs de mesure d'une manière totalement différente de celle qui existait au moment de l'élaboration du Règlement. Plus précisément, la conception des transformateurs de mesure électroniques présente des caractéristiques de précision dynamiques et réglables qui diffèrent beaucoup des caractéristiques fixes et non réglables des transformateurs de mesure traditionnels. Ainsi, les caractéristiques des transformateurs

transformers are effectively the same as those of meters which are currently regulated pursuant to section 9(1) of the Act, which requires that meters be subject to verification and sealing.

Interest in the possibility of using electronic instrument transformers to establish the basis of a charge for electricity supplied has been expressed to Measurement Canada, and such a device has been submitted for assessment pursuant to the Act.

The intent of this regulatory amendment is to minimize the risk of possible measurement inaccuracy. The verification and sealing of electronic instrument transformers is necessary due to the inherently adjustable or programmable nature of the device's accuracy characteristics. The regulatory amendment will apply equally to all instrument transformers which are designed and constructed with adjustable or programmable calibration provisions and will clearly differentiate an adjustable or programmable instrument transformer from a fixed, non-adjustable instrument transformer. This will result in adjustable or programmable instrument transformers being subject to the same regulatory requirements as other measurement devices which have adjustable accuracy characteristics, and provide assurance of measurement equity.

Alternatives

The alternative to the regulatory change is to maintain the status quo. In that situation, adjustable/programmable instrument transformers would be exempt from the statutory requirement for verification and sealing of meters. However, it would result in measurement devices which have adjustable accuracy characteristics to be used without having been subject to a verification or re-verification to confirm the accuracy. In addition, such measurement devices would not be subject to a means of securing the device (i.e. sealing) in a manner that would prevent undetectable access or changes to metrological adjustments and parameters. This situation would create a disparity as electronic instrument transformers would not be subject to the same regulations that apply to other adjustable or programmable measurement devices.

There is no alternative to regulatory action since this initiative is intended to amend the existing Regulations.

Benefits and costs

The amendment will benefit utilities and consumers where adjustable/programmable instrument transformers are used to establish the basis of a charge for electricity. In particular, the vulnerable parties (typically the purchaser) will derive the same benefits and level of confidence in the accuracy and equity of measurement that other electricity purchasers realize through the mandatory verification and sealing of measurement devices. The benefit is one of confidence that a measurement device has been subject to evaluation and complies with specified accuracy and security criteria. Additionally, it ensures that electricity measurement stakeholders are treated equally regardless of the type of meter employed.

The costs of this regulatory amendment are minimal. The stakeholder costs associated with verification and sealing of this type of measurement device are only a small fraction of the cost of the device itself. The only costs to be incurred by the Department

de mesure électroniques sont en fait les mêmes que celles des compteurs qui sont actuellement visés par le paragraphe 9(1) de la Loi, qui exige que les compteurs soient assujettis à une vérification et à un scellage.

Certains ont indiqué à Mesures Canada être intéressés à utiliser les transformateurs de mesure électroniques pour établir un montant exigible pour la fourniture de l'électricité, et de tels appareils ont été soumis à une évaluation en vertu de la Loi.

La modification réglementaire vise à réduire autant que possible le risque d'inexactitude des mesures. La vérification et le scellage des transformateurs de mesure électroniques sont nécessaires en raison de la nature réglable ou programmable intrinsèque des caractéristiques de précision des appareils. La modification réglementaire s'appliquera également à tous les transformateurs de mesure qui sont conçus et construits avec des moyens d'étalonnage réglables ou programmables et permettra de différencier facilement un transformateur de mesure réglable ou programmable d'un transformateur de mesure fixe non réglable. Ainsi, un transformateur de mesure réglable ou programmable sera assujetti aux mêmes exigences réglementaires que tout autre appareil de mesure ayant des caractéristiques de précision réglables, et il en résultera une assurance de l'équité de la mesure.

Solutions envisagées

La solution de rechange à la modification réglementaire serait le maintien du statu quo. Les transformateurs de mesure réglables ou programmables seraient alors exemptés de l'exigence juridique de vérification et de scellage visant les compteurs. Toutefois, il en résulterait l'utilisation d'appareils de mesure, ayant des caractéristiques de précision réglables, non soumis à la vérification ou à la re-verification pour confirmer leur précision. De plus, de tels appareils de mesure ne seraient pas assujettis à des moyens de protection de l'appareil, c'est-à-dire le scellage, ne pouvant pas ainsi détecter tout accès ou tout changement aux dispositifs de réglage et aux paramètres métrologiques. Cette situation donnerait lieu à une disparité étant donné que des transformateurs de mesure électroniques ne seraient pas assujettis aux mêmes exigences réglementaires qui sont appliquées aux autres appareils de mesure réglables ou programmables.

Il n'y a aucune autre solution à la modification réglementaire, étant donné que la présente initiative vise à modifier le Règlement existant.

Avantages et coûts

La modification sera avantageuse pour les services publics et les consommateurs dans les cas où les transformateurs de mesure réglables ou programmables servent à établir un montant exigible pour la fourniture de l'électricité. Plus précisément, les parties vulnérables (habituellement l'acheteur) obtiendront les mêmes avantages et le niveau de confiance dans l'exactitude et l'équité de la mesure que les autres acheteurs d'électricité obtiennent par la vérification et le scellage obligatoires des appareils de mesure. L'avantage se traduit par la confiance qu'un appareil de mesure a été soumis à une évaluation et qu'il satisfait à des critères bien définis d'exactitude et de sécurité. De plus, cette initiative permet de s'assurer que les intervenants de la mesure de l'électricité sont traités avec équité, indépendamment du type de compteur utilisé.

Les coûts associés à cette modification réglementaire sont minimes. Les coûts de vérification et de scellage pour ce type d'appareil de mesure représentent, pour les intervenants visés, une petite fraction du coût de l'appareil même. Les seuls coûts à être

are costs associated with compliance and enforcement resources. In that respect, there are no quantifiable additional costs.

Consultation

Stakeholders were consulted during the development of this amendment and pre-publication in the *Canada Gazette*, Part I, on September 30, 2006. No comments were received following publication in the *Gazette*.

Measurement Canada has also performed consultations pertaining to this proposed regulatory amendment through its website and directly with stakeholders between May and July 2005. More than 40 utilities, 5 manufacturers, and 20 other groups including industry consultants, service providers, and consumers were contacted. The consultation provided background information, a description of the proposed regulation, the rationale for the proposed changes, an overview of the impact, and an invitation for comments. No objections were filed in response.

Compliance and enforcement

The amendments will be enforced by Measurement Canada inspectors and officers and will not require the introduction of any compliance or enforcement mechanisms.

Contact

Mr. Gilles Vinet
Vice-President
Program Development Directorate
Measurement Canada
Industry Canada
151 Tunney's Pasture Driveway
Ottawa, Ontario
K1A 0C9
Telephone: 613-941-8918
Fax: 613-952-1736
Email: vinet.gilles@ic.gc.ca

défrayés par le Ministère sont les coûts affectés à la conformité et à l'application des exigences. Il n'y a donc, à cet égard, aucun coût quantifiable supplémentaire.

Consultations

Les intervenants ont été consultés pendant l'élaboration du projet de modification et lors d'une publication au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I, le 30 septembre 2006. Aucun commentaire n'a été reçu suite à la publication dans la *Gazette*.

Mesures Canada a aussi effectué des consultations relatives au projet de modification réglementaire par l'entremise de son site Web et directement auprès des intervenants entre mai et juillet 2005. Plus de 40 services publics, 5 fabricants et 20 autres groupes, dont des consultants de l'industrie, des fournisseurs de services, et des consommateurs ont été contactés. Lors de la consultation, on a fourni le contexte, une description et une analyse raisonnée du projet de modification réglementaire, un aperçu des impacts possibles et une invitation à formuler des commentaires. Aucune objection n'a été soulevée.

Respect et exécution

La modification réglementaire sera appliquée par les inspecteurs et les représentants de Mesures Canada et ne nécessite pas l'adoption de nouveaux mécanismes de conformité ou d'application.

Personne-ressource

M. Gilles Vinet
Vice-président
Direction du développement des programmes
Mesures Canada
Industrie Canada
151, promenade Tunney's Pasture
Ottawa (Ontario)
K1A 0C9
Téléphone : 613-941-8918
Télécopieur : 613-952-1736
Courriel : vinet.gilles@ic.gc.ca

Registration
SOR/2007-90 May 3, 2007

PATENT ACT

Rules Amending the Patent Rules

P.C. 2007-705 May 3, 2007

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Industry, pursuant to section 12^a of the *Patent Act*, and section 12^b of the *Patent Act* as it read immediately before October 1, 1989, hereby makes the annexed *Rules Amending the Patent Rules*.

RULES AMENDING THE PATENT RULES

AMENDMENTS

1. (1) The definitions “amino acids”, “nucleotides” and “small entity” in section 2 of the *Patent Rules*¹ are repealed.

(2) The definitions “amino acid sequence”, “nucleotide sequence” and “sequence listing” in section 2 of the Rules are replaced by the following:

“amino acid sequence” has the same meaning as in the PCT sequence listing standard; (*séquence d’acides aminés*)

“nucleotide sequence” has the same meaning as in the PCT sequence listing standard; (*séquence de nucléotides*)

“sequence listing” has the same meaning as in the PCT sequence listing standard; (*listage des séquences*)

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

“PCT sequence listing standard” means the Standard for the Presentation of Nucleotide and Amino Acid Sequence Listings in International Patent Applications under the PCT provided for in the Administrative Instructions under the Patent Cooperation Treaty; (*Norme PCT de listages des séquences*)

2. Section 3 of the Rules is replaced by the following:

3. (1) If a person takes any proceeding or requests that any service be rendered by the Commissioner or by the Patent Office, the person shall pay to the Commissioner the appropriate fee, if any, set out in Schedule II for that proceeding or service.

(2) The appropriate fee on filing an application under subsection 27(2) of the Act is

(a) if a small entity declaration is filed in accordance with section 3.01, the small entity fee set out in item 1 of Schedule II; and

(b) in any other case, the standard fee set out in that item.

(3) The appropriate fee on requesting examination of an application under subsection 35(1) of the Act is

Enregistrement
DORS/2007-90 Le 3 mai 2007

LOI SUR LES BREVETS

Règles modifiant les Règles sur les brevets

C.P. 2007-705 Le 3 mai 2007

Sur recommandation du ministre de l’Industrie et en vertu de l’article 12^a de la *Loi sur les brevets* et de l’article 12^b de cette loi dans sa version antérieure au 1^{er} octobre 1989, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend les *Règles modifiant les Règles sur les brevets*, ci-après.

RÈGLES MODIFIANT LES RÈGLES SUR LES BREVETS

MODIFICATIONS

1. (1) Les définitions de « acides aminés », « nucléotides » et « petite entité », à l’article 2 des *Règles sur les brevets*¹, sont abrogées.

(2) Les définitions de « listage des séquences », « séquence d’acides aminés » et « séquence de nucléotides », à l’article 2 des mêmes règles, sont respectivement remplacées par ce qui suit :

« listage des séquences » S’entend au sens de la Norme PCT de listages des séquences. (*sequence listing*)

« séquence d’acides aminés » S’entend au sens de la Norme PCT de listages des séquences. (*amino acid sequence*)

« séquence de nucléotides » S’entend au sens de la Norme PCT de listages des séquences. (*nucleotide sequence*)

(3) L’article 2 des mêmes règles est modifié par adjonction, selon l’ordre alphabétique, de ce qui suit :

« Norme PCT de listages des séquences » La Norme relative à la présentation des listages des séquences de nucléotides et d’acides aminés dans les demandes internationales de brevet déposées selon le PCT et qui est prévue aux Instructions administratives du Traité de coopération en matière de brevets. (*PCT sequence listing standard*)

2. L’article 3 des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

3. (1) La personne qui remplit des formalités ou demande la prestation d’un service par le commissaire ou le Bureau des brevets verse au commissaire la taxe qui est prévue, le cas échéant, à l’annexe II.

(2) La taxe à verser dans le cas du dépôt d’une demande conformément au paragraphe 27(2) de la Loi est :

a) si la déclaration du statut de petite entité est déposée conformément à l’article 3.01, la taxe applicable aux petites entités prévue à l’article 1 de l’annexe II;

b) dans les autres cas, la taxe générale prévue à cet article.

(3) La taxe à verser dans le cas d’une requête d’examen de demande conformément au paragraphe 35(1) de la Loi est :

^a S.C. 1993, c. 15, s. 29

^b R.S., c. 33 (3rd Supp.), s. 3

¹ SOR/96-423

^a L.C. 1993, ch. 15, art. 29

^b L.R., ch. 33 (3^e suppl.), art. 3

¹ DORS/96-423

(a) if before the expiry of the applicable time prescribed by section 96 a small entity declaration is filed in respect of the application in accordance with section 3.01, the applicable small entity fee set out in item 3 of Schedule II; and

(b) in any other case, the applicable standard fee set out in that item.

(4) In respect of a final fee under subsection 30(1) or (5), the appropriate basic fee is

(a) if before the expiry of the time prescribed by subsection 30(1) or (5) a small entity declaration is filed in respect of the application in accordance with section 3.01, the applicable small entity fee set out in item 6 of Schedule II; and

(b) in any other case, the applicable standard fee set out in that item.

(5) The appropriate basic national fee under paragraph 58(1)(c) is

(a) if before the expiry of the time prescribed by subsection 58(3) a small entity declaration is filed in accordance with section 3.01, the small entity fee set out in item 10 of Schedule II; and

(b) in any other case, the standard fee set out in that item.

(6) The appropriate fee on requesting re-examination of a claim or claims in a patent under subsection 48.1(1) of the Act is

(a) the small entity fee set out in item 14 of Schedule II if

(i) the person requesting re-examination is the patentee and a small entity declaration is filed in respect of the patent, or the application on which the patent is based, in accordance with section 3.01, or

(ii) the person requesting re-examination is not the patentee and they file a small entity declaration in accordance with section 3.02; and

(b) in any other case, the standard fee set out in that item.

(7) In respect of a fee to maintain in effect under sections 99 and 154 an application filed on or after October 1, 1989, the appropriate fee is

(a) if before the expiry of the time prescribed for payment of the fee a small entity declaration is filed in accordance with section 3.01, the applicable small entity fee set out in item 30 of Schedule II; and

(b) in any other case, the applicable standard fee set out in that item.

(8) In respect of a fee to maintain under sections 100, 101, 155 and 156 the rights accorded by a patent issued on the basis of an application filed on or after October 1, 1989, the appropriate fee is

(a) if before the expiry of the time prescribed for payment of the fee a small entity declaration is filed in accordance with section 3.01, the applicable small entity fee set out in item 31 of Schedule II; and

(b) in any other case, the applicable standard fee set out in that item.

(9) In respect of a fee to maintain under subsections 182(1) and (3) the rights accorded by a patent issued on or after October 1, 1989 on the basis of an application filed before that date, the appropriate fee is

(a) if before the expiry of the time prescribed for payment of the fee a small entity declaration is filed in accordance with

a) si, avant l'expiration du délai prévu à l'article 96, la déclaration du statut de petite entité est déposée à l'égard de la demande conformément à l'article 3.01, la taxe applicable aux petites entités prévue à l'article 3 de l'annexe II;

b) dans les autres cas, la taxe générale prévue à cet article.

(4) Pour l'application de la taxe finale visée aux paragraphes 30(1) ou (5), la taxe de base à verser est :

a) si, avant l'expiration du délai prévu par ces dispositions, la déclaration du statut de petite entité est déposée à l'égard de la demande conformément à l'article 3.01, la taxe applicable aux petites entités prévue à l'article 6 de l'annexe II;

b) dans les autres cas, la taxe générale prévue à cet article.

(5) La taxe nationale de base à verser au titre de l'alinéa 58(1)c) est :

a) si, avant l'expiration du délai prévu au paragraphe 58(3), la déclaration du statut de petite entité est déposée conformément à l'article 3.01, la taxe applicable aux petites entités prévue à l'article 10 de l'annexe II;

b) dans les autres cas, la taxe générale prévue à cet article.

(6) La taxe à verser dans le cas d'une requête de réexamen visée au paragraphe 48.1(1) de la Loi est :

a) la taxe applicable aux petites entités prévue à l'article 14 de l'annexe II :

(i) si, dans le cas où le requérant est le breveté, la déclaration du statut de petite entité est déposée conformément à l'article 3.01 à l'égard du brevet ou de la demande sur laquelle repose le brevet,

(ii) si, dans le cas où le requérant n'est pas le breveté, ce requérant dépose la déclaration du statut de petite entité conformément à l'article 3.02;

b) dans les autres cas, la taxe générale prévue à l'article 14 de l'annexe II.

(7) La taxe à verser en application des articles 99 et 154 pour le maintien en état d'une demande déposée le 1^{er} octobre 1989 ou après cette date est :

a) si, avant l'expiration du délai prévu pour le versement de la taxe, la déclaration du statut de petite entité est déposée conformément à l'article 3.01, la taxe applicable aux petites entités prévue à l'article 30 de l'annexe II;

b) dans les autres cas, la taxe générale prévue à cet article.

(8) La taxe à verser en application des articles 100, 101, 155 et 156 pour le maintien en état des droits conférés par un brevet délivré au titre d'une demande déposée le 1^{er} octobre 1989 ou après cette date est :

a) si, avant l'expiration du délai prévu pour le versement de la taxe, la déclaration du statut de petite entité est déposée conformément à l'article 3.01, la taxe applicable aux petites entités prévue à l'article 31 de l'annexe II;

b) dans les autres cas, la taxe générale prévue à cet article.

(9) La taxe à verser en application des paragraphes 182(1) et (3) pour le maintien en état des droits conférés par un brevet délivré le 1^{er} octobre 1989 ou après cette date au titre d'une demande déposée avant cette date est :

a) si, avant l'expiration du délai prévu pour le versement de la taxe, la déclaration du statut de petite entité est déposée

section 3.01, the applicable small entity fee set out in item 32 of Schedule II; and

(b) in any other case, the applicable standard fee set out in that item.

3.01 (1) Subject to section 3.02, a small entity declaration

(a) shall be filed with the Commissioner by the authorized correspondent, in the case of an application, or by the patentee, in the case of a patent;

(b) may be filed as part of the petition or as a separate document;

(c) shall, if not filed as part of the petition, identify the application or patent to which it relates;

(d) shall contain a statement to the effect that the applicant or patentee believes that in accordance with subsection (2) they are entitled to pay fees at the small entity level in respect of that application or patent;

(e) shall be signed by the applicant or patentee or by a patent agent appointed by the applicant or patentee; and

(f) shall indicate the name of the applicant or patentee and, if applicable, the name of the patent agent signing the declaration.

(2) An applicant or patentee may pay fees at the small entity level in respect of an application or patent if

(a) in respect of an application other than a PCT national phase application or a patent issued on the basis of such an application, on the filing date of the application the applicant originally identified in the petition is a small entity in respect of the invention to which the application or patent relates; and

(b) in respect of a PCT national phase application or a patent issued on the basis of such an application, on the date when the requirements of subsection 58(1) and, if applicable, subsection 58(2) are complied with, the applicant who complies with those requirements is a small entity in respect of the invention to which the application or patent relates.

(3) For the purposes of subsection (2), “small entity”, in respect of an invention, means an entity that employs 50 or fewer employees or that is a university, but does not include an entity that

(a) is controlled directly or indirectly by an entity, other than a university, that employs more than 50 employees; or

(b) has transferred or licensed or has an obligation, other than a contingent obligation, to transfer or license any right in the invention to an entity, other than a university, that employs more than 50 employees.

(4) For greater certainty, for the purposes of this section,

(a) a divisional application is considered to have the same filing date as the original application;

(b) a small entity declaration filed in respect of an original application on a date that is on or before the actual date of filing of a divisional application shall be considered to have also been filed on that date in respect of the divisional application; and

(c) a reissued patent is considered to be issued on the basis of the original application.

conformément à l’article 3.01, la taxe applicable aux petites entités prévue à l’article 32 de l’annexe II;

b) dans les autres cas, la taxe générale prévue à cet article.

3.01 (1) Sous réserve de l’article 3.02, la déclaration du statut de petite entité :

a) est déposée auprès du commissaire, dans le cas d’une demande, par le correspondant autorisé ou, dans le cas d’un brevet, par le breveté;

b) peut être incluse dans la pétition ou dans un document distinct;

c) identifie, si elle n’est pas incluse dans la pétition, la demande ou le brevet auquel elle se rapporte;

d) contient un énoncé selon lequel le demandeur ou le breveté croit que, conformément au paragraphe (2), il a le droit de payer la taxe applicable aux petites entités à l’égard de cette demande ou de ce brevet;

e) est signée par le demandeur ou le breveté ou par un agent de brevets nommé par le demandeur ou le breveté;

f) indique le nom du demandeur ou du breveté et, le cas échéant, le nom de l’agent de brevets signant la déclaration.

(2) Le demandeur ou le breveté a le droit de payer la taxe applicable aux petites entités à l’égard d’une demande ou d’un brevet :

a) si, à l’égard d’une demande autre qu’une demande PCT à la phase nationale ou d’un brevet délivré au titre d’une telle demande, à la date de dépôt de la demande, le demandeur initialement désigné dans la pétition est une petite entité à l’égard de l’invention visée par la demande ou le brevet;

b) si, à l’égard d’une demande PCT à la phase nationale ou d’un brevet délivré au titre d’une telle demande, le demandeur était, à la date à laquelle il s’est conformé aux exigences du paragraphe 58(1) et, s’il y a lieu, à celles du paragraphe 58(2) une petite entité à l’égard de l’invention visée par la demande ou le brevet.

(3) Pour l’application du paragraphe (2), « petite entité » à l’égard d’une invention désigne une entité qui emploie au plus cinquante personnes ou une université. La présente définition exclut les entités suivantes :

a) celle qui est contrôlée directement ou indirectement par une entité, autre qu’une université, qui emploie plus de cinquante personnes;

b) celle qui a transféré un droit — ou qui a octroyé une licence à l’égard de celui-ci — sur l’invention à une entité, autre qu’une université, qui emploie plus de cinquante personnes, ou qui est tenue de le faire en vertu d’une obligation qui n’est pas conditionnelle.

(4) Pour l’application du présent article, il est entendu que :

a) la demande complémentaire est réputée porter la même date de dépôt que la demande originale;

b) la déclaration du statut de petite entité déposée à l’égard de la demande originale à la date du dépôt de la demande complémentaire ou à une date antérieure est réputée avoir également été déposée à cette date à l’égard de la demande complémentaire;

c) un brevet redélivré est réputé avoir été délivré au titre de la demande originale.

3.02 (1) A small entity declaration by a person, other than the patentee, requesting re-examination shall

- (a) contain a statement to the effect that the person believes that, at the time of the request for re-examination, they are a small entity;
- (b) be signed by the person or by a patent agent appointed by that person; and
- (c) indicate the name of the person and, if applicable, the name of the patent agent signing the declaration.

(2) For the purposes of subsection (1), “small entity” means an entity that employs 50 or fewer employees or that is a university, but does not include an entity that is controlled directly or indirectly by an entity, other than a university, that employs more than 50 employees.

3. (1) Subsection 4(1) of the Rules is replaced by the following:

4. (1) The Commissioner shall, on request, refund fees in accordance with subsections (2) to (16).

(2) Subsection 4(6) of the Rules is replaced by the following:

(6) If a person pays a standard fee set out in an item of Schedule II, no refund shall be made solely for the reason that the appropriate fee is in fact the small entity fee set out in that item.

(3) Section 4 of the Rules is amended by adding the following after subsection (15).

(16) No refund shall be made unless the request is made before the expiry of three years after the day on which the payment was made.

4. Section 26 of the Rules is amended by adding the following after subsection (2).

(3) Except in respect of Part V, if the appropriate fee under subsection 3(3), (5), (7), (8) or (9) in respect of a proceeding or service is either a small entity fee or a standard fee, and if, after the coming into force of this subsection, a person pays the small entity fee but the applicant or patentee later becomes aware that the standard fee should have been paid, the Commissioner is authorized to extend the time fixed by these Rules for payment of the appropriate fee if the Commissioner is satisfied that the circumstances justify the extension.

(4) An extension may be authorized under subsection (3) only if the following conditions are satisfied:

- (a) the applicant or patentee files a statement that, to the best of their knowledge, the small entity fee was paid in good faith and the subject application for the extension is being filed without undue delay after the applicant or patentee became aware that the standard fee should have been paid;
- (b) the applicant or patentee pays the difference between the amount of the small entity fee that was paid and the standard fee as set out in Schedule II to the *Patent Rules* as they read at the time the small entity fee was paid; and
- (c) the applicant or patentee pays the fee set out in item 22 of Schedule II in respect of each fee that is the subject of an application for such an extension.

3.02 (1) Dans le cas d’une demande de réexamen, la déclaration du statut de petite entité faite par une personne autre que le breveté :

- a) contient un énoncé selon lequel la personne croit que, au moment de la demande, l’entité a le statut d’une petite entité;
- b) est signée par la personne qui demande le réexamen ou par l’agent de brevets nommé par cette personne;
- c) indique le nom de la personne qui demande le réexamen et, le cas échéant, le nom de l’agent de brevets signant la déclaration.

(2) Pour l’application du paragraphe (1), « petite entité » désigne une entité qui emploie au plus cinquante personnes ou une université. La présente définition exclut une entité qui est directement ou indirectement contrôlée par une entité, autre qu’une université, qui emploie plus de cinquante personnes.

3. (1) Le paragraphe 4(1) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

4. (1) Le commissaire effectue, sur demande, le remboursement des taxes versées, selon les modalités prévues aux paragraphes (2) à (16).

(2) Le paragraphe 4(6) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

(6) Si une personne verse la taxe générale prévue à un article de l’annexe II, aucun remboursement n’est effectué au seul motif que la taxe appropriée était, en fait, la taxe applicable aux petites entités également prévue à cet article.

(3) L’article 4 des mêmes règles est modifié par adjonction, après le paragraphe (15), de ce qui suit :

(16) Le remboursement d’un versement de taxes est prescrit si aucune demande à cet effet n’a été faite dans un délai de trois ans.

4. L’article 26 des mêmes règles est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :

(3) Sauf pour l’application de la partie V, le commissaire est autorisé à proroger le délai prévu par les présentes règles pour le paiement de la taxe appropriée, s’il estime que les circonstances le justifient et que les particularités ci-après sont réunies :

- a) la taxe à verser est soit la taxe applicable aux petites entités, soit la taxe générale;
- b) la taxe se rapporte à une formalité ou à un service visé aux paragraphes 3(3), (5), (7), (8) ou (9);
- c) une personne paie la taxe applicable aux petites entités après l’entrée en vigueur du présent paragraphe;
- d) elle détermine par la suite que la taxe générale aurait plutôt dû être payée.

(4) La prorogation visée au paragraphe (3) est subordonnée aux conditions suivantes :

- a) le demandeur ou le breveté dépose une déclaration dans laquelle il affirme que la taxe applicable aux petites entités a été, à sa connaissance, payée de bonne foi et que la demande de prorogation de délai est déposée sans retard indu après qu’il a constaté que la taxe générale aurait dû être payée;
- b) il paie la différence entre le montant de la taxe applicable aux petites entités qui a été payée et le montant de la taxe générale prévue à l’annexe II des *Règles sur les brevets* dans leur version à la date du paiement de la taxe applicable aux petites entités;
- c) la taxe prévue à l’article 22 de l’annexe II est payée à l’égard de chaque taxe qui fait l’objet d’une demande de prorogation de délai.

5. The Rules are amended by adding the following after section 26:

26.1 (1) If, after the coming into force of this subsection, an applicant fails to comply with a notice of allowance requisitioning payment of the applicable final fee set out in paragraph 6(a) of Schedule II only because they paid in error the small entity fee instead of the standard fee referred to in paragraph 3(4)(b), the Commissioner is authorized to extend the 12-month period prescribed by section 98 or 152 to make a request for reinstatement in respect of that failure if the Commissioner is satisfied that the circumstances justify the extension.

(2) An extension may be authorized under subsection (1) only if the following conditions are satisfied:

(a) the applicant or patentee files a statement that, to the best of their knowledge, the small entity fee was paid in good faith and the subject application for the extension is being filed without undue delay after the applicant or patentee became aware that the standard fee should have been paid; and

(b) the applicant or patentee pays the difference between the amount of the small entity fee that was paid and the standard fee as set out in subparagraph 6(a)(i) of Schedule II to the *Patent Rules* as they read at the time the small entity fee was paid.

26.2 For greater certainty, if a time is fixed for doing anything by a provision of these Rules, the time fixed for doing that thing is the time that is fixed by that provision as extended by the Commissioner under section 26 or 26.1.

6. Section 27 of the Rules is replaced by the following:

27. Except in respect of Part V, the Commissioner is authorized to extend the time fixed by subsection 18(2) of the Act if the fee set out in item 22 of Schedule II has been paid and the Commissioner is satisfied that the circumstances justify the extension.

7. Subsections 30(7) and (8) of the Rules are replaced by the following:

(7) If after a notice is sent in accordance with subsection (1) or (5) but before a patent is issued the Commissioner has reasonable grounds to believe that the application does not comply with the Act or these Rules, the Commissioner shall

(a) notify the applicant of that fact;

(b) notify the applicant that the notice is withdrawn;

(c) return the application to the examiner for further examination; and

(d) if the final fee has been paid, refund it.

(8) Subsection (7) does not apply in respect of an application that has been deemed to be abandoned under section 73 of the Act unless the application has been reinstated in respect of each failure to take an action referred to in subsection 73(1) of the Act or section 97 or 151 of these Rules.

(9) After a notice is sent to the applicant in accordance with subsection (7),

(a) the notice that was sent in accordance with subsection (1) or (5) is deemed never to have been sent; and

(b) sections 32 and 33 do not apply unless a further notice is sent to the applicant in accordance with subsection (1) or (5).

(10) If an application has been abandoned under paragraph 73(1)(f) of the Act and reinstated,

5. Les mêmes règles sont modifiées par adjonction, après l'article 26, de ce qui suit :

26.1 (1) Dans le cas de la requête de rétablissement visée aux articles 98 ou 152, le commissaire est autorisé à proroger la période de douze mois qui y est prévue, s'il estime que les circonstances le justifient et que la seule raison du défaut du demandeur de se conformer à l'avis de paiement de la taxe finale prévue à l'alinéa 6a) de l'annexe II, après l'entrée en vigueur du présent paragraphe, est qu'il a payé par erreur la taxe applicable aux petites entités plutôt que la taxe générale visée à l'alinéa 3(4)b).

(2) La prorogation visée au paragraphe (1) est subordonnée aux conditions suivantes :

a) le demandeur ou le breveté dépose une déclaration dans laquelle il affirme que la taxe applicable aux petites entités a été, à sa connaissance, payée de bonne foi et que la demande de prorogation de délai est déposée sans retard indu après qu'il a constaté que la taxe générale aurait dû être payée;

b) il paie la différence entre le montant de la taxe applicable aux petites entités qui a été payée et le montant de la taxe générale prévue à l'annexe II des *Règles sur les brevets* dans leur version à la date du paiement de la taxe applicable aux petites entités.

26.2 Il est entendu que lorsque les présentes règles prévoient un délai quelconque pour l'accomplissement d'un acte, ce délai est réputé prorogé de toute période supplémentaire autorisée par le commissaire en vertu des articles 26 et 26.1.

6. L'article 27 des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

27. Sauf pour l'application de la partie V, le commissaire est autorisé à proroger le délai visé au paragraphe 18(2) de la Loi s'il est convaincu que les circonstances le justifient et que la taxe prévue à l'article 22 de l'annexe II a été versée.

7. Les paragraphes 30(7) et (8) des mêmes règles sont remplacés par ce qui suit :

(7) Lorsque, après l'envoi de l'avis visé aux paragraphes (1) ou (5) mais avant la délivrance d'un brevet, il a des motifs raisonnables de croire que la demande n'est pas conforme à la Loi et aux présentes règles, le commissaire :

a) en avise le demandeur;

b) avise le demandeur que l'avis est retiré;

c) renvoie la demande à l'examineur pour qu'il en poursuive l'examen;

d) si la taxe finale a été versée, la rembourse.

(8) Le paragraphe (7) ne s'applique à l'égard d'une demande considérée comme abandonnée en vertu de l'article 73 de la Loi que si la demande est rétablie à l'égard de chaque omission visée au paragraphe 73(1) de la Loi ou aux articles 97 ou 151.

(9) L'avis adressé au demandeur conformément au paragraphe (7) a les conséquences suivantes :

a) l'avis envoyé conformément aux paragraphes (1) ou (5) est réputé n'avoir jamais été envoyé;

b) les articles 32 et 33 ne s'appliquent que si un nouvel avis est envoyé au demandeur conformément aux paragraphes (1) ou (5).

(10) Le rétablissement de la demande considérée comme abandonnée en application de l'alinéa 73(1)f) de la Loi a les conséquences suivantes :

(a) for the purposes of this section and section 32, any previous notice that was sent in accordance with subsection (1) or (5) is deemed never to have been sent; and

(b) if the final fee has already been paid and has not been refunded, any further notice sent in accordance with subsection (1) or (5) shall not requisition payment of the final fee.

(11) Subsection 26(1) does not apply in respect of the times set out in subsections (1) and (5).

8. Section 33 of the Rules is renumbered as subsection 33(1) and is amended by adding the following:

(2) If an application has been abandoned under paragraph 73(1)(f) of the Act and reinstated,

(a) subsection (1) does not apply; and

(b) no amendment may be made to an application after a new notice is sent in accordance with subsection 30(1) or (5).

9. Section 37 of the Rules is repealed.

10. (1) Paragraph 58(1)(c) of the Rules is replaced by the following:

(c) pay the appropriate basic national fee prescribed by subsection 3(5).

(2) Paragraph 58(3)(b) of the Rules is replaced by the following:

(b) if the applicant pays the additional fee for late payment set out in item 11 of Schedule II before the expiry of the 42-month period after the priority date, the 42-month period after the priority date.

(3) Subsection 58(4) of the Rules is replaced by the following:

(4) If the applicant provides a translation of the international application into either English or French in accordance with paragraph (1)(b) and the Commissioner has reasonable grounds to believe that the translation is not accurate, the Commissioner shall requisition the applicant to provide either

(a) a statement by the translator to the effect that, to the best of the translator's knowledge, the translation is complete and faithful, or

(b) a new translation together with a statement by the translator to the effect that, to the best of the translator's knowledge, the new translation is complete and faithful.

(4) Section 58 of the Rules is amended by adding the following after subsection (5.1):

(5.2) The Commissioner is not authorized under subsection 26(1) to extend the time prescribed by subsection (5.1) beyond the later of the expiry of the 6-month period after the requisition is made and the expiry of the 42-month period after the priority date.

(5) Subsection 58(7) of the Rules is replaced by the following:

(7) Subsection 26(1) does not apply in respect of the times specified in subsection (3).

(6) Section 58 of the Rules is amended by adding the following after subsection (9):

(10) Once an international application becomes a PCT national phase application, it may not become a further PCT national

a) tout avis antérieur envoyé au titre des paragraphes (1) ou (5) est réputé n'avoir jamais été envoyé pour l'application des articles 30 et 32;

b) si la taxe finale a déjà été payée et n'a pas été remboursée, un nouvel avis envoyé au titre des paragraphes (1) ou (5) ne demande pas le paiement de la taxe finale.

(11) Le paragraphe 26(1) ne s'applique pas à l'égard des délais prévus aux paragraphes (1) et (5).

8. L'article 33 des mêmes règles devient le paragraphe 33(1) et est modifié par adjonction de ce qui suit :

(2) Le rétablissement de la demande considérée comme abandonnée en application de l'alinéa 73(1)f) de la Loi a les conséquences suivantes :

a) le paragraphe (1) ne s'applique pas;

b) aucune modification ne peut être apportée à la demande après l'expédition d'un nouvel avis conformément aux paragraphes 30(1) ou (5).

9. L'article 37 des mêmes règles est abrogé.

10. (1) L'alinéa 58(1)c) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

c) de verser la taxe nationale de base appropriée visée au paragraphe 3(5).

(2) L'alinéa 58(3)b) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

b) s'il verse la surtaxe pour paiement en souffrance prévue à l'article 11 de l'annexe II avant l'expiration du quarante-deuxième mois suivant la date de priorité, dans les quarante-deux mois suivant cette date.

(3) Le paragraphe 58(4) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

(4) Lorsque le demandeur remet la traduction française ou anglaise de la demande internationale conformément à l'alinéa (1)b), le commissaire, s'il a des motifs raisonnables de croire que la traduction n'est pas exacte, exige du demandeur qu'il fournisse :

a) soit la déclaration du traducteur affirmant que, à sa connaissance, la traduction est complète et fidèle;

b) soit une nouvelle traduction ainsi qu'une déclaration du traducteur selon laquelle, à sa connaissance, la nouvelle traduction est complète et fidèle.

(4) L'article 58 des mêmes règles est modifié par adjonction, après le paragraphe (5.1), de ce qui suit :

(5.2) Le commissaire n'est pas autorisé en vertu du paragraphe 26(1) à proroger le délai prévu au paragraphe (5.1) au-delà de la période de six mois suivant la formulation de l'exigence ou de la période de quarante-deux mois suivant la date de priorité, selon celle de ces périodes qui se termine la dernière.

(5) Le paragraphe 58(7) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

(7) Le paragraphe 26(1) ne s'applique pas aux délais prévus au paragraphe (3).

(6) L'article 58 des mêmes règles est modifié par adjonction, après le paragraphe (9), de ce qui suit :

(10) Dès qu'une demande internationale devient une demande de PCT à la phase nationale, elle ne peut devenir une nouvelle

phase application unless the earlier PCT national phase application has been withdrawn.

11. Section 59.2 of the Rules is renumbered as subsection 59.2(1) and is amended by adding the following:

(2) Paragraph (1)(b) does not apply in respect of sequence listings that do not form part of the international application.

12. Section 62 of the Rules is repealed.

13. Section 68 of the Rules is amended by adding the following after subsection (2):

(3) Documents filed in electronic form in connection with patents and applications shall be in an electronic format specified by the Commissioner in the *Canadian Patent Office Record*.

(4) If a document is initially filed in an electronic format not specified in the *Canadian Patent Office Record*, it shall be replaced by a document in a specified format and a statement shall be filed to the effect that the replacement document is the same as the document initially filed.

14. Subsection 69(3) of the Rules is replaced by the following:

(3) Subject to subsections (4) and (5) and except as otherwise provided by these Rules, the margins of the pages referred to in subsections (1) and (2) must be completely blank.

15. Subsection 71(2) of the Rules is replaced by the following:

(2) If the applicant provides a translation of a document into either English or French in accordance with subsection (1) and the Commissioner has reasonable grounds to believe that the translation is not accurate, the Commissioner shall requisition the applicant to provide either

(a) a statement by the translator to the effect that, to the best of the translator's knowledge, the translation is complete and faithful, or

(b) a new translation together with a statement by the translator to the effect that, to the best of the translator's knowledge, the new translation is complete and faithful.

16. Section 77 of the Rules is replaced by the following:

77. Subject to sections 78 and 78.1, the petition shall follow the form and the instructions for its completion set out in Form 3 of Schedule I to the extent that the provisions of the form and the instructions are applicable.

17. Section 78 of the English version of the Rules is replaced by the following:

78. For the purposes of section 29 of the Act, an appointment of a representative in Canada shall be included in the petition in accordance with section 5 of Form 3 of Schedule I or in a separate document.

18. The Rules are amended by adding the following after section 78:

Declaration

78.1 The declaration referred to in section 3 of Form 3 of Schedule I shall be included in the petition or be submitted as a separate document.

demande PCT à la phase nationale que si la première demande PCT à la phase nationale est retirée.

11. L'article 59.2 des mêmes règles devient le paragraphe 59.2(1) et est modifié par adjonction de ce qui suit :

(2) L'alinéa (1)b ne s'applique pas aux listages des séquences qui ne font pas partie de la demande internationale.

12. L'article 62 des mêmes règles est abrogé.

13. L'article 68 des mêmes règles est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :

(3) Tout document sous forme électronique relatif à une demande ou à un brevet est déposé dans le format électronique que le commissaire précise dans la *Gazette du Bureau des brevets*.

(4) Si le document n'est pas déposé dans le format précisé, il doit être déposé à nouveau dans ce format ainsi qu'une déclaration selon laquelle le document de remplacement est identique à celui qui a été initialement déposé.

14. Le paragraphe 69(3) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

(3) Sous réserve des paragraphes (4) et (5) et sauf disposition contraire des présentes règles, les marges des pages visées aux paragraphes (1) et (2) sont totalement vierges.

15. Le paragraphe 71(2) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

(2) Lorsque le demandeur remet la traduction française ou anglaise d'un document conformément au paragraphe (1), le commissaire, s'il a des motifs raisonnables de croire que la traduction n'est pas exacte, exige du demandeur qu'il fournisse :

a) soit la déclaration du traducteur affirmant que, à sa connaissance, la traduction est complète et fidèle;

b) soit une nouvelle traduction ainsi qu'une déclaration du traducteur selon laquelle, à sa connaissance, la traduction est complète et fidèle.

16. L'article 77 des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

77. Sous réserve des articles 78 et 78.1, la pétition est établie selon la formule 3 de l'annexe I et les instructions connexes, dans la mesure où les dispositions de cette formule et ces instructions s'y appliquent.

17. L'article 78 de la version anglaise des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

78. For the purposes of section 29 of the Act, an appointment of a representative in Canada shall be included in the petition in accordance with section 5 of Form 3 of Schedule I or in a separate document.

18. Les mêmes règles sont modifiées par adjonction, après l'article 78, de ce qui suit :

Déclaration

78.1 Toute déclaration visée à l'article 3 de la formule 3 de l'annexe I est incluse dans la pétition ou dans un document distinct.

19. (1) Paragraph 80(1)(a) of the Rules is replaced by the following:

(a) state the title of the invention, which shall be short and precise and shall not include a trade-mark, coined word or personal name;

(2) Paragraph 80(1)(g) of the Rules is replaced by the following:

(g) contain a sequence listing where required by subsection 111(1).

20. Subsection 86(3) of the Rules is replaced by the following:

(3) If the application contains a sequence listing, the claims may refer to sequences represented in the sequence listing by the sequence identifier and preceded by "SEQ ID NO:".

(3.1) For the purposes of subsection (3), "sequence identifier" has the same meaning as in the PCT sequence listing standard.

21. Paragraph 93(e) of the Rules is replaced by the following:

(e) either

- (i) a small entity declaration in accordance with section 3.01 and the small entity fee set out in item 1 of Schedule II, or
- (ii) the standard fee set out in that item.

22. Section 94 of the Rules is replaced by the following:

94. (1) If on the expiry of the applicable time prescribed under subsection (2) or (3) an application does not comply with the applicable requirements set out in subsection (2) or (3), the Commissioner shall, by notice to the applicant, requisition the applicant to comply with those requirements, and to pay the fee set out in item 2 of Schedule II, before the expiry of the later of the 3-month period after the date of the notice and the 12-month period after the filing date of the application.

(2) In respect of an application other than a PCT national phase application, for the purposes of subsection (1),

(a) the time is the 15-month period after the filing date of the application or, if a request for priority has been made in respect of the application, the 15-month period after the earliest filing date of any previously regularly filed application on which the request for priority is based; and

(b) the requirements are that

- (i) the abstract, the description, the claims and the drawings comply with sections 68 to 70, and
- (ii) the application contain the information and documents listed below:
 - (A) a petition complying with section 77,
 - (B) a declaration complying with section 3 of Form 3 of Schedule I to the Rules, either included in the petition or submitted as a separate document,
 - (C) an abstract,
 - (D) a sequence listing complying with subsection 111(1) if a sequence listing is required by that subsection,
 - (E) a claim or claims,
 - (F) any drawing referred to in the description,
 - (G) an appointment of a patent agent if required by section 20,

19. (1) L'alinéa 80(1)a) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

a) le titre de l'invention, qui doit être court et précis et ne contenir ni marque de commerce, ni mot inventé, ni nom de personne;

(2) L'alinéa 80(1)g) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

g) le listage des séquences, s'il est exigé par le paragraphe 111(1).

20. Le paragraphe 86(3) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

(3) Lorsque la demande contient le listage des séquences, les revendications peuvent renvoyer à une séquence de celui-ci par son identificateur de séquence précédé de la mention « SEQ ID NO : ».

(3.1) Pour l'application du paragraphe (3), « identificateur de séquence » s'entend au sens de la Norme PCT de listages des séquences.

21. L'alinéa 93e) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

e) selon le cas :

- (i) dans le cas d'une petite entité, la déclaration du statut de petite entité conformément à l'article 3.01 et la taxe applicable aux petites entités prévue à l'article 1 de l'annexe II,
- (ii) dans tout autre cas, la taxe générale prévue à l'article 1 de l'annexe II.

22. L'article 94 des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

94. (1) Lorsque, à l'expiration du délai prévu aux paragraphes (2) ou (3), une demande n'est pas conforme aux exigences qui y sont énoncées, le commissaire, par avis, exige que le demandeur se conforme à ces exigences et qu'il verse la taxe prévue à l'article 2 de l'annexe II dans les trois mois suivant la date de l'avis ou dans les douze mois suivant la date du dépôt de la demande, le délai qui expire le dernier étant à retenir.

(2) Pour l'application du paragraphe (1), les règles ci-après s'appliquent à l'égard d'une demande autre qu'une demande PCT à la phase nationale :

a) le délai est la période de quinze mois qui suit la date de dépôt de la demande ou, lorsqu'une demande de priorité a été présentée à l'égard de la demande, la période de quinze mois qui suit la date de dépôt de la première des demandes de brevet antérieurement déposées de façon régulière sur lesquelles la demande de priorité est fondée;

b) les exigences à satisfaire sont les suivantes :

- (i) l'abrégé, la description, les revendications et les dessins sont conformes aux articles 68 à 70,
- (ii) la demande contient les renseignements et documents suivants :
 - (A) une pétition conforme à l'article 77,
 - (B) une déclaration qui est conforme à l'article 3 de la formule 3 de l'annexe I et qui est incluse dans la pétition ou dans un document distinct,
 - (C) un abrégé,
 - (D) le listage des séquences conforme au paragraphe 111(1), s'il est exigé par ce paragraphe,
 - (E) une ou plusieurs revendications,
 - (F) tout dessin auquel renvoie la description,

- (H) an appointment of an associate patent agent if required by section 21, and
- (I) an appointment of a representative if required by section 29 of the Act.

(3) In respect of a PCT national phase application, for the purposes of subsection (1),

- (a) the time is the 3-month period after the applicant complies with the requirements of subsection 58(1) and if applicable, subsection 58(2); and
- (b) the requirements are that the application contain the information or documents listed below:
 - (i) the name and address of the inventor,
 - (ii) a declaration as to the applicant's entitlement, as at the filing date, to apply for and be granted a patent, in accordance with Rule 4.17 of the Regulations under the PCT,
 - (iii) a sequence listing complying with subsection 111(1) if a sequence listing is required by that subsection,
 - (iv) an appointment of a patent agent if required by section 20,
 - (v) an appointment of an associate patent agent if required by section 21, and
 - (vi) an appointment of a representative if required by section 29 of the Act.

(4) Subsection 26(1) does not apply in respect of the times set out in subsections (2) and (3).

23. Section 98 of the Rules is replaced by the following:

98. (1) For an application deemed to be abandoned under section 73 of the Act to be reinstated, the applicant shall, in respect of each failure to take an action referred to in subsection 73(1) of the Act or section 97, make a request for reinstatement to the Commissioner, take the action that should have been taken in order to avoid the abandonment and pay the fee set out in item 7 of Schedule II, before the expiry of the 12-month period after the date on which the application is deemed to be abandoned as a result of that failure.

(2) For the purposes of subsection (1), if an application is deemed to be abandoned for failure to pay a fee referred to in subsection 3(3), (4) or (7), for the applicant to take the action that should have been taken in order to avoid the abandonment, the applicant shall, before the expiry of the time prescribed by subsection (1), either

- (a) pay the applicable standard fee, or
- (b) file a small entity declaration in respect of the application in accordance with section 3.01 and pay the applicable small entity fee.

24. Sections 111 to 131 of the Rules are replaced by the following:

111. (1) If an application contains disclosure of a nucleotide or amino acid sequence other than a sequence identified as forming a part of the prior art, the description shall contain, in respect of that sequence, a sequence listing in electronic form, and both the sequence listing and the electronic form shall comply with the PCT sequence listing standard.

- (G) la nomination d'un agent de brevets, si elle est exigée par l'article 20,
- (H) la nomination d'un coagent de brevets, si elle est exigée par l'article 21,
- (I) la désignation d'un représentant, si elle est exigée par l'article 29 de la Loi.

(3) Pour l'application du paragraphe (1), les règles ci-après s'appliquent à l'égard de toute demande PCT à la phase nationale :

- a) le délai est la période de trois mois qui suit la date où le demandeur s'est conformé aux exigences du paragraphe 58(1) et, s'il y a lieu, du paragraphe 58(2);
- b) la demande contient les renseignements et documents suivants :
 - (i) les nom et adresse de l'inventeur,
 - (ii) la déclaration relative au droit du demandeur, à la date de dépôt, de demander et d'obtenir un brevet, conformément à la règle 4.17 du Règlement d'exécution du PCT,
 - (iii) le listage des séquences conforme au paragraphe 111(1), s'il est exigé par ce paragraphe,
 - (iv) la nomination d'un agent de brevets, si elle est exigée par l'article 20,
 - (v) la nomination d'un coagent de brevets, si elle est exigée par l'article 21,
 - (vi) la désignation d'un représentant, si elle est exigée par l'article 29 de la Loi.

(4) Le paragraphe 26(1) ne s'applique pas aux délais prévus aux paragraphes (2) et (3).

23. L'article 98 des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

98. (1) Pour que la demande considérée comme abandonnée en application de l'article 73 de la Loi soit rétablie, le demandeur, à l'égard de chaque omission visée au paragraphe 73(1) de la Loi ou à l'article 97, présente au commissaire une requête à cet effet, prend les mesures qui s'imposaient pour éviter l'abandon et paie la taxe prévue à l'article 7 de l'annexe II, dans les douze mois suivant la date de prise d'effet de l'abandon.

(2) Pour prendre les mesures qui s'imposaient pour éviter l'abandon pour non-paiement de la taxe visée aux paragraphes 3(3), (4) ou (7), le demandeur, avant l'expiration du délai prévu au paragraphe (1) :

- a) soit paie la taxe générale applicable;
- b) soit dépose, à l'égard de sa demande, la déclaration du statut de petite entité conformément à l'article 3.01 et paie la taxe applicable aux petites entités.

24. Les articles 111 à 131 des mêmes règles sont remplacés par ce qui suit :

111. (1) Le listage des séquences de nucléotides ou d'acides aminés qui n'est pas désigné comme faisant partie d'une découverte antérieure est décrit d'une manière conforme à la Norme PCT de listages des séquences et présenté dans le format électronique prévu à cette norme.

(2) If an application originally filed without a sequence listing is amended to include a sequence listing, the applicant shall file a statement to the effect that the listing does not go beyond the disclosure in the application as filed.

(3) If a sequence listing initially filed in paper form or in an electronic form that does not comply with the PCT sequence listing standard is replaced by a sequence listing in an electronic form that does comply with that standard, the applicant shall file a statement to the effect that the replacement listing does not go beyond the disclosure in the application as filed.

25. Subsection 136(2) of the Rules is replaced by the following:

(2) If the applicant provides a translation of a document into either English or French in accordance with subsection (1) and the Commissioner has reasonable grounds to believe that the translation is not accurate, the Commissioner shall requisition the applicant to provide either

- (a) a statement by the translator to the effect that, to the best of the translator's knowledge, the translation is complete and faithful, or
- (b) a new translation together with a statement by the translator to the effect that, to the best of the translator's knowledge, the new translation is complete and faithful.

26. Section 152 of the Rules is replaced by the following:

152. (1) For an application deemed to be abandoned under section 73 of the Act to be reinstated, the applicant must, in respect of each failure to take an action referred to in subsection 73(1) of the Act or section 151, make a request for reinstatement to the Commissioner, take the action that should have been taken in order to avoid the abandonment and pay the fee set out in item 7 of Schedule II, before the expiry of the 12-month period after the date on which the application is deemed to be abandoned as a result of that failure.

(2) For the purposes of subsection (1), if an application is deemed to be abandoned for failure to pay a fee referred to in subsection 3(4) or (7), for the applicant to take the action that should have been taken in order to avoid the abandonment, the applicant must, before the expiry of the time prescribed by subsection (1), either

- (a) pay the applicable standard fee, or
- (b) file a small entity declaration in respect of the application in accordance with section 3.01 and pay the applicable small entity fee.

27. Subsection 172(2) of the Rules is replaced by the following:

(2) If the applicant provides a translation of a document into either English or French in accordance with subsection (1) and the Commissioner has reasonable grounds to believe that the translation is not accurate, the Commissioner shall requisition the applicant to provide either

- (a) a statement by the translator to the effect that, to the best of the translator's knowledge, the translation is complete and faithful, or
- (b) a new translation together with a statement by the translator to the effect that, to the best of the translator's knowledge, the new translation is complete and faithful.

(2) Dans le cas où une demande est initialement déposée sans un listage des séquences et est subséquemment modifiée pour en inclure un, le demandeur dépose une déclaration selon laquelle le listage n'a pas une portée plus large que la demande initialement déposée.

(3) Dans le cas où un listage des séquences est déposé dans une forme — sur support papier ou format électronique — qui ne respecte pas les exigences de la Norme PCT de listages des séquences et est déposé à nouveau dans un format électronique conforme à cette norme, le demandeur dépose une déclaration selon laquelle le listage de remplacement n'a pas une portée plus large que le listage initialement déposé dans la demande.

25. Le paragraphe 136(2) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

(2) Lorsque le demandeur remet la traduction française ou anglaise d'un document conformément au paragraphe (1), le commissaire, s'il a des motifs raisonnables de croire que la traduction n'est pas exacte, exige du demandeur qu'il fournisse :

- a) soit la déclaration du traducteur affirmant que, à sa connaissance, la traduction est complète et fidèle;
- b) soit une nouvelle traduction ainsi qu'une déclaration du traducteur selon laquelle, à sa connaissance, la traduction est complète et fidèle.

26. L'article 152 des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

152. (1) Pour que la demande considérée comme abandonnée en application de l'article 73 de la Loi soit rétablie, le demandeur, à l'égard de chaque omission mentionnée au paragraphe 73(1) de la Loi ou visée à l'article 151, présente au commissaire une requête à cet effet, prend les mesures qui s'imposaient pour éviter l'abandon et paie la taxe prévue à l'article 7 de l'annexe II, dans les douze mois suivant la date de prise d'effet de l'abandon.

(2) Pour prendre les mesures qui s'imposaient pour éviter l'abandon pour non-paiement de la taxe visée aux paragraphes 3(4) ou (7), le demandeur, avant l'expiration du délai prévu au paragraphe (1) :

- a) soit paie la taxe générale applicable;
- b) soit dépose, à l'égard de sa demande, la déclaration du statut de petite entité conformément à l'article 3.01 et paie la taxe applicable aux petites entités.

27. Le paragraphe 172(2) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

(2) Lorsque le demandeur remet la traduction française ou anglaise d'un document conformément au paragraphe (1), le commissaire, s'il a des motifs raisonnables de croire que la traduction n'est pas exacte, exige du demandeur qu'il fournisse :

- a) soit la déclaration du traducteur affirmant que, à sa connaissance, la traduction est complète et fidèle;
- b) soit une nouvelle traduction ainsi qu'une déclaration du traducteur selon laquelle, à sa connaissance, la traduction est complète et fidèle.

28. Subsection 3(2) of Form 3 of Schedule I to the Rules is replaced by the following:

(2) The applicant is entitled to apply for and be granted a patent by virtue of the following:

- (i) _____ (name) of _____ (complete address) is the inventor of the subject matter for which protection is sought by way of this application,
- (ii) _____ (name) [is] [was] entitled as employer of the inventor, _____ (inventor's name),
- (iii) an agreement between _____ (name) and _____ (name), dated _____,
- (iv) an assignment from _____ (name) to _____ (name), dated _____,
- (v) consent from _____ (name) in favour of _____ (name), dated _____,
- (vi) a court order issued by _____ (name of court), effecting a transfer from _____ (name) to _____ (name), dated _____,
- (vii) transfer of entitlement from _____ (name) to _____ (name) by way of _____ (specify kind of transfer), dated _____,
- (viii) the applicant's name changed from _____ (name) to _____ (name) on _____ (date).

29. The third paragraph of the instructions to Form 3 of Schedule I to the Rules is replaced by the following:

The applicant shall include in the petition or submit as a separate document a declaration in accordance with either subsection 3(1) or (2). If the subsection 3(2) declaration is included or submitted, it must be worded as above, with such inclusion, omission, repetition and re-ordering of the matters listed as items 3(2)(i) to (viii) as is necessary to explain the applicant's entitlement. Item numbers need not be included. This declaration is applicable only to those events that have occurred before the filing date. The possible kinds of transfer of entitlement in item 3(2)(vii) include merger, acquisition, inheritance, donation and so forth. If there has been a succession of transfers from the inventor, the order in which transfers are listed should follow the actual succession of transfers, and items may be included more than once, as necessary to explain the applicant's entitlement.

30. Item 1 of Schedule II to the Rules is replaced by the following:

Item	Description	Fee
1.	On filing an application under subsection 27(2) of the Act:	
	(a) small entity fee.....	\$ 200.00
	(b) standard fee.....	400.00

31. Item 3 of Schedule II to the Rules is replaced by the following:

Item	Description	Fee
3.	On requesting examination of an application under subsection 35(1) of the Act:	
	(a) if the application has been the subject of international search by the Commissioner,	

28. Le paragraphe 3(2) de la formule 3 de l'annexe I des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

(2) Le demandeur a le droit de demander et d'obtenir un brevet en vertu :

- (i) du fait que _____ (nom), _____ (adresse complète), est l'inventeur de ce pour quoi une protection est demandée dans la présente demande,
- (ii) du fait que _____ (nom) [possède] [possédait] ce droit en qualité d'employeur de l'inventeur, _____ (nom de l'inventeur),
- (iii) d'un contrat conclu entre _____ (nom) et _____ (nom), daté du _____,
- (iv) d'une cession de _____ (nom) à _____ (nom), datée du _____,
- (v) d'une autorisation consentie par _____ (nom) à _____ (nom), datée du _____,
- (vi) d'une décision de justice rendue par _____ (nom du tribunal), ordonnant un transfert de _____ (nom) à _____ (nom), datée du _____,
- (vii) d'un transfert de droits de _____ (nom) à _____ (nom), sous la forme de _____ (préciser le type de transfert), daté du _____,
- (viii) du changement de nom du demandeur de _____ (nom) à _____ (nom), le _____ (date).

29. Le troisième paragraphe des instructions de la formule 3 de l'annexe I des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

Le demandeur inclut dans la pétition ou dans un document distinct celle des déclarations prévues aux paragraphes 3(1) et (2) qui s'applique. Lorsque la déclaration prévue au paragraphe 3(2) est celle incluse, elle doit être libellée de la manière prévue à ce paragraphe, sous réserve de toute inclusion, omission, répétition ou réorganisation des éléments visés aux points (i) à (viii), nécessaire pour motiver le droit du demandeur. Il n'est pas nécessaire d'inclure les numéros d'éléments. Cette déclaration est exclusivement applicable à des faits qui se sont produits avant la date de dépôt. Les types possibles de transfert de droits visés au sous-alinéa (vii) comprennent la fusion, l'acquisition, l'héritage, la donation, etc. Dans le cas de transferts successifs des droits de l'inventeur, l'ordre dans lequel les transferts sont énumérés doit suivre l'ordre effectif de ces transferts successifs et certains points peuvent être cités plus d'une fois si cela s'avère nécessaire pour motiver le droit du demandeur.

30. L'article 1 de l'annexe II des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

Article	Description	Taxe
1.	Dépôt d'une demande conformément au paragraphe 27(2) de la Loi :	
	a) taxe applicable aux petites entités.....	200,00 \$
	b) taxe générale.....	400,00

31. L'article 3 de l'annexe II des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

Article	Description	Taxe
3.	Requête d'examen d'une demande (paragraphe 35(1) de la Loi) :	
	a) si la demande a fait l'objet d'une recherche internationale par le commissaire :	

Column I		Column II
Item	Description	Fee
	(i) small entity fee	100.00
	(ii) standard fee	200.00
	(b) in any other case,	
	(i) small entity fee	400.00
	(ii) standard fee	800.00

32. Item 6 of Schedule II to the Rules is replaced by the following:

Column I		Column II
Item	Description	Fee
6.	Final fee under subsection 30(1) or (5) of these Rules:	
	(a) for applications filed on or after October 1, 1989,	
	(i) basic fee,	
	(A) small entity fee	150.00
	(B) standard fee	300.00
	(ii) plus, for each page of specification and drawings in excess of 100 pages	6.00
	(b) for applications filed before October 1, 1989,	
	(i) basic fee,	
	(A) small entity fee	350.00
	(B) standard fee	700.00
	(ii) plus, for each page of specification and drawings in excess of 100 pages	4.00

33. Item 10 of Schedule II to the Rules is replaced by the following:

Column I		Column II
Item	Description	Fee
10.	Basic national fee under paragraph 58(1)(c) of these Rules:	
	(a) small entity fee	200.00
	(b) standard fee	400.00

34. Item 14 of Schedule II to the Rules is replaced by the following:

Column I		Column II
Item	Description	Fee
14.	On requesting re-examination of a claim or claims in a patent under subsection 48.1(1) of the Act:	
	(a) small entity fee	1,000.00
	(b) standard fee	2,000.00

35. Item 21 of Schedule II to the Rules is replaced by the following:

Column I		Column II
Item	Description	Fee
21.	On requesting registration of a document under section 49 or 50 of the Act, or of the Act as it read immediately before October 1, 1989, or under section 38, 39 or 42 of these Rules, for each patent or application to which the document relates	100.00

Colonne I		Colonne II
Article	Description	Taxe
	(i) taxe applicable aux petites entités	100,00
	(ii) taxe générale	200,00
	b) dans tout autre cas :	
	(i) taxe applicable aux petites entités	400,00
	(ii) taxe générale	800,00

32. L'article 6 de l'annexe II des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

Colonne I		Colonne II
Article	Description	Taxe
6.	Taxe finale (paragraphe 30(1) ou (5) des présentes règles) :	
	a) à l'égard des demandes déposées le 1 ^{er} octobre 1989 ou après cette date :	
	(i) taxe de base :	
	(A) taxe applicable aux petites entités	150,00
	(B) taxe générale	300,00
	(ii) pour chaque page du mémoire descriptif et des dessins en sus de 100 pages	6,00
	b) à l'égard des demandes déposées avant le 1 ^{er} octobre 1989 :	
	(i) taxe de base :	
	(A) taxe applicable aux petites entités	350,00
	(B) taxe générale	700,00
	(ii) pour chaque page du mémoire descriptif et des dessins en sus de 100 pages	4,00

33. L'article 10 de l'annexe II des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

Colonne I		Colonne II
Article	Description	Taxe
10.	Taxe nationale de base (alinéa 58(1)c) des présentes règles) :	
	a) taxe applicable aux petites entités	200,00
	b) taxe générale	400,00

34. L'article 14 de l'annexe II des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

Colonne I		Colonne II
Article	Description	Taxe
14.	Requête de réexamen de toute revendication d'un brevet (paragraphe 48.1(1) de la Loi) :	
	a) taxe applicable aux petites entités	1 000,00
	b) taxe générale	2 000,00

35. L'article 21 de l'annexe II des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

Colonne I		Colonne II
Article	Description	Taxe
21.	Demande d'enregistrement d'un document (articles 49 ou 50 de la Loi ou de la Loi dans sa version antérieure au 1 ^{er} octobre 1989, ou articles 38, 39 ou 42 des présentes règles), pour chaque brevet ou demande visé par le document	100,00

36. Items 26 and 26.1 of Schedule II to the Rules are replaced by the following:

Item	Column I Description	Column II Fee
26.	On requesting a certified copy in paper form of a document, other than a request under Rule 317 or 350 of the <i>Federal Courts Rules</i> :	
	(a) for each certification	35.00
	(b) plus, for each page	1.00
26.1	On requesting a certified copy in electronic form of a document, other than a request under Rule 317 or 350 of the <i>Federal Courts Rules</i> :	
	(a) for each certification	35.00
	(b) plus, for each patent or application to which the request relates	10.00
	(c) plus for each additional 10 megabytes or part of them exceeding 7 megabytes	10.00

37. Items 30 to 32 of Schedule II to the Rules are replaced by the following:

Item	Column I Description	Column II Fee
30.	For maintaining an application filed on or after October 1, 1989 in effect, under section 99 or 154 of these Rules:	
	(a) payment on or before the second anniversary of the filing date of the application in respect of the one-year period ending on the third anniversary,	
	(i) small entity fee	50.00
	(ii) standard fee	100.00
	(b) payment on or before the third anniversary of the filing date of the application in respect of the one-year period ending on the fourth anniversary,	
	(i) small entity fee	50.00
	(ii) standard fee	100.00
	(c) payment on or before the fourth anniversary of the filing date of the application in respect of the one-year period ending on the fifth anniversary,	
	(i) small entity fee	50.00
	(ii) standard fee	100.00
	(d) payment on or before the fifth anniversary of the filing date of the application in respect of the one-year period ending on the sixth anniversary,	
	(i) small entity fee	100.00
	(ii) standard fee	200.00
	(e) payment on or before the sixth anniversary of the filing date of the application in respect of the one-year period ending on the seventh anniversary,	
	(i) small entity fee	100.00
	(ii) standard fee	200.00
	(f) payment on or before the seventh anniversary of the filing date of the application in respect of the one-year period ending on the eighth anniversary,	
	(i) small entity fee	100.00
	(ii) standard fee	200.00
	(g) payment on or before the eighth anniversary of the filing date of the application in respect of the one-year period ending on the ninth anniversary,	
	(i) small entity fee	100.00
	(ii) standard fee	200.00

36. Les articles 26 et 26.1 de l'annexe II des mêmes règles sont remplacés par ce qui suit :

Article	Colonne I Description	Colonne II Taxe
26.	Demande d'une copie certifiée sur support papier d'un document, autre que la demande visée par les règles 317 ou 350 des <i>Règles des Cours fédérales</i> :	
	a) pour chaque certification	35,00
	b) pour chaque page	1,00
26.1	Demande d'une copie certifiée sous forme électronique d'un document, autre que la demande visée par les règles 317 ou 350 des <i>Règles des Cours fédérales</i> :	
	a) pour chaque certification	35,00
	b) pour chaque demande de brevet ou brevet visé par la demande	10,00
	c) pour chaque tranche de 10 mégaoctets qui excède 7 mégaoctets, l'excédant étant arrondi au multiple supérieur	10,00

37. Les articles 30 à 32 de l'annexe II des mêmes règles sont remplacés par ce qui suit :

Article	Colonne I Description	Colonne II Taxe
30.	Maintien en état d'une demande déposée le 1 ^{er} octobre 1989 ou après cette date (articles 99 et 154 des présentes règles) :	
	a) paiement au plus tard au 2 ^e anniversaire du dépôt de la demande à l'égard de la période d'un an se terminant au 3 ^e anniversaire :	
	(i) taxe applicable aux petites entités	50,00
	(ii) taxe générale	100,00
	b) paiement au plus tard au 3 ^e anniversaire du dépôt de la demande à l'égard de la période d'un an se terminant au 4 ^e anniversaire :	
	(i) taxe applicable aux petites entités	50,00
	(ii) taxe générale	100,00
	c) paiement au plus tard au 4 ^e anniversaire du dépôt de la demande à l'égard de la période d'un an se terminant au 5 ^e anniversaire :	
	(i) taxe applicable aux petites entités	50,00
	(ii) taxe générale	100,00
	d) paiement au plus tard au 5 ^e anniversaire du dépôt de la demande à l'égard de la période d'un an se terminant au 6 ^e anniversaire :	
	(i) taxe applicable aux petites entités	100,00
	(ii) taxe générale	200,00
	e) paiement au plus tard au 6 ^e anniversaire du dépôt de la demande à l'égard de la période d'un an se terminant au 7 ^e anniversaire :	
	(i) taxe applicable aux petites entités	100,00
	(ii) taxe générale	200,00
	f) paiement au plus tard au 7 ^e anniversaire du dépôt de la demande à l'égard de la période d'un an se terminant au 8 ^e anniversaire :	
	(i) taxe applicable aux petites entités	100,00
	(ii) taxe générale	200,00
	g) paiement au plus tard au 8 ^e anniversaire du dépôt de la demande à l'égard de la période d'un an se terminant au 9 ^e anniversaire :	
	(i) taxe applicable aux petites entités	100,00
	(ii) taxe générale	200,00

Column I		Column II	Colonne I		Colonne II
Item	Description	Fee	Article	Description	Taxe
	(h) payment on or before the ninth anniversary of the filing date of the application in respect of the one-year period ending on the tenth anniversary,			h) paiement au plus tard au 9 ^e anniversaire du dépôt de la demande à l'égard de la période d'un an se terminant au 10 ^e anniversaire :	
	(i) small entity fee	100.00		(i) taxe applicable aux petites entités	100,00
	(ii) standard fee	200.00		(ii) taxe générale	200,00
	(i) payment on or before the tenth anniversary of the filing date of the application in respect of the one-year period ending on the eleventh anniversary,			i) paiement au plus tard au 10 ^e anniversaire du dépôt de la demande à l'égard de la période d'un an se terminant au 11 ^e anniversaire :	
	(i) small entity fee	125.00		(i) taxe applicable aux petites entités	125,00
	(ii) standard fee	250.00		(ii) taxe générale	250,00
	(j) payment on or before the eleventh anniversary of the filing date of the application in respect of the one-year period ending on the twelfth anniversary,			j) paiement au plus tard au 11 ^e anniversaire du dépôt de la demande à l'égard de la période d'un an se terminant au 12 ^e anniversaire :	
	(i) small entity fee	125.00		(i) taxe applicable aux petites entités	125,00
	(ii) standard fee	250.00		(ii) taxe générale	250,00
	(k) payment on or before the twelfth anniversary of the filing date of the application in respect of the one-year period ending on the thirteenth anniversary,			k) paiement au plus tard au 12 ^e anniversaire du dépôt de la demande à l'égard de la période d'un an se terminant au 13 ^e anniversaire :	
	(i) small entity fee	125.00		(i) taxe applicable aux petites entités	125,00
	(ii) standard fee	250.00		(ii) taxe générale	250,00
	(l) payment on or before the thirteenth anniversary of the filing date of the application in respect of the one-year period ending on the fourteenth anniversary,			l) paiement au plus tard au 13 ^e anniversaire du dépôt de la demande à l'égard de la période d'un an se terminant au 14 ^e anniversaire :	
	(i) small entity fee	125.00		(i) taxe applicable aux petites entités	125,00
	(ii) standard fee	250.00		(ii) taxe générale	250,00
	(m) payment on or before the fourteenth anniversary of the filing date of the application in respect of the one-year period ending on the fifteenth anniversary,			m) paiement au plus tard au 14 ^e anniversaire du dépôt de la demande à l'égard de la période d'un an se terminant au 15 ^e anniversaire :	
	(i) small entity fee	125.00		(i) taxe applicable aux petites entités	125,00
	(ii) standard fee	250.00		(ii) taxe générale	250,00
	(n) payment on or before the fifteenth anniversary of the filing date of the application in respect of the one-year period ending on the sixteenth anniversary,			n) paiement au plus tard au 15 ^e anniversaire du dépôt de la demande à l'égard de la période d'un an se terminant au 16 ^e anniversaire :	
	(i) small entity fee	225.00		(i) taxe applicable aux petites entités	225,00
	(ii) standard fee	450.00		(ii) taxe générale	450,00
	(o) payment on or before the sixteenth anniversary of the filing date of the application in respect of the one-year period ending on the seventeenth anniversary,			o) paiement au plus tard au 16 ^e anniversaire du dépôt de la demande à l'égard de la période d'un an se terminant au 17 ^e anniversaire :	
	(i) small entity fee	225.00		(i) taxe applicable aux petites entités	225,00
	(ii) standard fee	450.00		(ii) taxe générale	450,00
	(p) payment on or before the seventeenth anniversary of the filing date of the application in respect of the one-year period ending on the eighteenth anniversary,			p) paiement au plus tard au 17 ^e anniversaire du dépôt de la demande à l'égard de la période d'un an se terminant au 18 ^e anniversaire :	
	(i) small entity fee	225.00		(i) taxe applicable aux petites entités	225,00
	(ii) standard fee	450.00		(ii) taxe générale	450,00
	(q) payment on or before the eighteenth anniversary of the filing date of the application in respect of the one-year period ending on the nineteenth anniversary,			q) paiement au plus tard au 18 ^e anniversaire du dépôt de la demande à l'égard de la période d'un an se terminant au 19 ^e anniversaire :	
	(i) small entity fee	225.00		(i) taxe applicable aux petites entités	225,00
	(ii) standard fee	450.00		(ii) taxe générale	450,00
	(r) payment on or before the nineteenth anniversary of the filing date of the application in respect of the one-year period ending on the twentieth anniversary,			r) paiement au plus tard au 19 ^e anniversaire du dépôt de la demande à l'égard de la période d'un an se terminant au 20 ^e anniversaire :	
	(i) small entity fee	225.00		(i) taxe applicable aux petites entités	225,00
	(ii) standard fee	450.00		(ii) taxe générale	450,00
31.	For maintaining the rights accorded by a patent issued on the basis of an application filed on or after October 1, 1989 under section 100, 101, 155 or 156 of these Rules:		31.	Maintien en état des droits conférés par un brevet délivré au titre d'une demande déposée le 1 ^{er} octobre 1989 ou après cette date (articles 100, 101, 155 et 156 des présentes règles) :	
	(a) in respect of the one-year period ending on the third anniversary of the filing date of the application,			a) à l'égard de la période d'un an se terminant au 3 ^e anniversaire du dépôt de la demande :	
	(i) fee, if payment is made on or before the second anniversary:			(i) taxe, si elle est payée au plus tard au 2 ^e anniversaire :	
	(A) small entity fee	50.00		(A) taxe applicable aux petites entités	50,00
	(B) standard fee	100.00		(B) taxe générale	100,00

Column I		Column II	Colonne I		Colonne II
Item	Description	Fee	Article	Description	Taxe
	(ii) fee, including an additional fee for late payment, if payment is made within the period of grace of one year following the second anniversary:			(ii) taxe, y compris la surtaxe pour paiement en souffrance, si elle est payée dans le délai de grâce d'un an suivant le 2 ^e anniversaire :	
	(A) small entity fee	250,00		(A) taxe applicable aux petites entités	250,00
	(B) standard fee	300,00		(B) taxe générale	300,00
	(b) in respect of the one-year period ending on the fourth anniversary of the filing date of the application,			b) à l'égard de la période d'un an se terminant au 4 ^e anniversaire du dépôt de la demande :	
	(i) fee, if payment is made on or before the third anniversary:			(i) taxe, si elle est payée au plus tard au 3 ^e anniversaire :	
	(A) small entity fee	50,00		(A) taxe applicable aux petites entités	50,00
	(B) standard fee	100,00		(B) taxe générale	100,00
	(ii) fee, including an additional fee for late payment, if payment is made within the period of grace of one year following the third anniversary:			(ii) taxe, y compris la surtaxe pour paiement en souffrance, si elle est payée dans le délai de grâce d'un an suivant le 3 ^e anniversaire :	
	(A) small entity fee	250,00		(A) taxe applicable aux petites entités	250,00
	(B) standard fee	300,00		(B) taxe générale	300,00
	(c) in respect of the one-year period ending on the fifth anniversary of the filing date of the application,			c) à l'égard de la période d'un an se terminant au 5 ^e anniversaire du dépôt de la demande :	
	(i) fee, if payment is made on or before the fourth anniversary:			(i) taxe, si elle est payée au plus tard au 4 ^e anniversaire :	
	(A) small entity fee	50,00		(A) taxe applicable aux petites entités	50,00
	(B) standard fee	100,00		(B) taxe générale	100,00
	(ii) fee, including an additional fee for late payment, if payment is made within the period of grace of one year following the fourth anniversary:			(ii) taxe, y compris la surtaxe pour paiement en souffrance, si elle est payée dans le délai de grâce d'un an suivant le 4 ^e anniversaire :	
	(A) small entity fee	250,00		(A) taxe applicable aux petites entités	250,00
	(B) standard fee	300,00		(B) taxe générale	300,00
	(d) in respect of the one-year period ending on the sixth anniversary of the filing date of the application,			d) à l'égard de la période d'un an se terminant au 6 ^e anniversaire du dépôt de la demande :	
	(i) fee, if payment is made on or before the fifth anniversary:			(i) taxe, si elle est payée au plus tard au 5 ^e anniversaire :	
	(A) small entity fee	100,00		(A) taxe applicable aux petites entités	100,00
	(B) standard fee	200,00		(B) taxe générale	200,00
	(ii) fee, including an additional fee for late payment, if payment is made within the period of grace of one year following the fifth anniversary:			(ii) taxe, y compris la surtaxe pour paiement en souffrance, si elle est payée dans le délai de grâce d'un an suivant le 5 ^e anniversaire :	
	(A) small entity fee	300,00		(A) taxe applicable aux petites entités	300,00
	(B) standard fee	400,00		(B) taxe générale	400,00
	(e) in respect of the one-year period ending on the seventh anniversary of the filing date of the application,			e) à l'égard de la période d'un an se terminant au 7 ^e anniversaire du dépôt de la demande :	
	(i) fee, if payment is made on or before the sixth anniversary:			(i) taxe, si elle est payée au plus tard au 6 ^e anniversaire :	
	(A) small entity fee	100,00		(A) taxe applicable aux petites entités	100,00
	(B) standard fee	200,00		(B) taxe générale	200,00
	(ii) fee, including an additional fee for late payment, if payment is made within the period of grace of one year following the sixth anniversary:			(ii) taxe, y compris la surtaxe pour paiement en souffrance, si elle est payée dans le délai de grâce d'un an suivant le 6 ^e anniversaire :	
	(A) small entity fee	300,00		(A) taxe applicable aux petites entités	300,00
	(B) standard fee	400,00		(B) taxe générale	400,00
	(f) in respect of the one-year period ending on the eighth anniversary of the filing date of the application,			f) à l'égard de la période d'un an se terminant au 8 ^e anniversaire du dépôt de la demande :	
	(i) fee, if payment is made on or before the seventh anniversary:			(i) taxe, si elle est payée au plus tard au 7 ^e anniversaire :	
	(A) small entity fee	100,00		(A) taxe applicable aux petites entités	100,00
	(B) standard fee	200,00		(B) taxe générale	200,00
	(ii) fee, including an additional fee for late payment, if payment is made within the period of grace of one year following the seventh anniversary:			(ii) taxe, y compris la surtaxe pour paiement en souffrance, si elle est payée dans le délai de grâce d'un an suivant le 7 ^e anniversaire :	
	(A) small entity fee	300,00		(A) taxe applicable aux petites entités	300,00
	(B) standard fee	400,00		(B) taxe générale	400,00
	(g) in respect of the one-year period ending on the ninth anniversary of the filing date of the application,			g) à l'égard de la période d'un an se terminant au 9 ^e anniversaire du dépôt de la demande :	
	(i) fee, if payment is made on or before the eighth anniversary:			(i) taxe, si elle est payée au plus tard au 8 ^e anniversaire :	
	(A) small entity fee	100,00		(A) taxe applicable aux petites entités	100,00
	(B) standard fee	200,00		(B) taxe générale	200,00

Column I		Column II	Colonne I		Colonne II
Item	Description	Fee	Article	Description	Taxe
	(ii) fee, including an additional fee for late payment, if payment is made within the period of grace of one year following the eighth anniversary:			(ii) taxe, y compris la surtaxe pour paiement en souffrance, si elle est payée dans le délai de grâce d'un an suivant le 8 ^e anniversaire :	
	(A) small entity fee	300.00		(A) taxe applicable aux petites entités	300,00
	(B) standard fee	400.00		(B) taxe générale	400,00
	(h) in respect of the one-year period ending on the tenth anniversary of the filing date of the application,			h) à l'égard de la période d'un an se terminant au 10 ^e anniversaire du dépôt de la demande :	
	(i) fee, if payment is made on or before the ninth anniversary:			(i) taxe, si elle est payée au plus tard au 9 ^e anniversaire :	
	(A) small entity fee	100.00		(A) taxe applicable aux petites entités	100,00
	(B) standard fee	200.00		(B) taxe générale	200,00
	(ii) fee, including an additional fee for late payment, if payment is made within the period of grace of one year following the ninth anniversary:			(ii) taxe, y compris la surtaxe pour paiement en souffrance, si elle est payée dans le délai de grâce d'un an suivant le 9 ^e anniversaire :	
	(A) small entity fee	300.00		(A) taxe applicable aux petites entités	300,00
	(B) standard fee	400.00		(B) taxe générale	400,00
	(i) in respect of the one-year period ending on the eleventh anniversary of the filing date of the application,			i) à l'égard de la période d'un an se terminant au 11 ^e anniversaire du dépôt de la demande :	
	(i) fee, if payment is made on or before the tenth anniversary:			(i) taxe, si elle est payée au plus tard au 10 ^e anniversaire :	
	(A) small entity fee	125.00		(A) taxe applicable aux petites entités	125,00
	(B) standard fee	250.00		(B) taxe générale	250,00
	(ii) fee, including an additional fee for late payment, if payment is made within the period of grace of one year following the tenth anniversary:			(ii) taxe, y compris la surtaxe pour paiement en souffrance, si elle est payée dans le délai de grâce d'un an suivant le 10 ^e anniversaire :	
	(A) small entity fee	325.00		(A) taxe applicable aux petites entités	325,00
	(B) standard fee	450.00		(B) taxe générale	450,00
	(j) in respect of the one-year period ending on the twelfth anniversary of the filing date of the application,			j) à l'égard de la période d'un an se terminant au 12 ^e anniversaire du dépôt de la demande :	
	(i) fee, if payment is made on or before the eleventh anniversary:			(i) taxe, si elle est payée au plus tard au 11 ^e anniversaire :	
	(A) small entity fee	125.00		(A) taxe applicable aux petites entités	125,00
	(B) standard fee	250.00		(B) taxe générale	250,00
	(ii) fee, including an additional fee for late payment, if payment is made within the period of grace of one year following the eleventh anniversary:			(ii) taxe, y compris la surtaxe pour paiement en souffrance, si elle est payée dans le délai de grâce d'un an suivant le 11 ^e anniversaire :	
	(A) small entity fee	325.00		(A) taxe applicable aux petites entités	325,00
	(B) standard fee	450.00		(B) taxe générale	450,00
	(k) in respect of the one-year period ending on the thirteenth anniversary of the filing date of the application,			k) à l'égard de la période d'un an se terminant au 13 ^e anniversaire du dépôt de la demande :	
	(i) fee, if payment is made on or before the twelfth anniversary:			(i) taxe, si elle est payée au plus tard au 12 ^e anniversaire :	
	(A) small entity fee	125.00		(A) taxe applicable aux petites entités	125,00
	(B) standard fee	250.00		(B) taxe générale	250,00
	(ii) fee, including an additional fee for late payment, if payment is made within the period of grace of one year following the twelfth anniversary:			(ii) taxe, y compris la surtaxe pour paiement en souffrance, si elle est payée dans le délai de grâce d'un an suivant le 12 ^e anniversaire :	
	(A) small entity fee	325.00		(A) taxe applicable aux petites entités	325,00
	(B) standard fee	450.00		(B) taxe générale	450,00
	(l) in respect of the one-year period ending on the fourteenth anniversary of the filing date of the application,			l) à l'égard de la période d'un an se terminant au 14 ^e anniversaire du dépôt de la demande :	
	(i) fee, if payment is made on or before the thirteenth anniversary:			(i) taxe, si elle est payée au plus tard au 13 ^e anniversaire :	
	(A) small entity fee	125.00		(A) taxe applicable aux petites entités	125,00
	(B) standard fee	250.00		(B) taxe générale	250,00
	(ii) fee, including an additional fee for late payment, if payment is made within the period of grace of one year following the thirteenth anniversary:			(ii) taxe, y compris la surtaxe pour paiement en souffrance, si elle est payée dans le délai de grâce d'un an suivant le 13 ^e anniversaire :	
	(A) small entity fee	325.00		(A) taxe applicable aux petites entités	325,00
	(B) standard fee	450.00		(B) taxe générale	450,00
	(m) in respect of the one-year period ending on the fifteenth anniversary of the filing date of the application,			m) à l'égard de la période d'un an se terminant au 15 ^e anniversaire du dépôt de la demande :	
	(i) fee, if payment is made on or before the fourteenth anniversary:			(i) taxe, si elle est payée au plus tard au 14 ^e anniversaire :	
	(A) small entity fee	125.00		(A) taxe applicable aux petites entités	125,00
	(B) standard fee	250.00		(B) taxe générale	250,00

Column I		Column II	Colonne I		Colonne II
Item	Description	Fee	Article	Description	Taxe
	(ii) fee, including an additional fee for late payment, if payment is made within the period of grace of one year following the fourteenth anniversary:			(ii) taxe, y compris la surtaxe pour paiement en souffrance, si elle est payée dans le délai de grâce d'un an suivant le 14 ^e anniversaire :	
	(A) small entity fee	325.00		(A) taxe applicable aux petites entités	325,00
	(B) standard fee	450.00		(B) taxe générale	450,00
	(n) in respect of the one-year period ending on the sixteenth anniversary of the filing date of the application,			n) à l'égard de la période d'un an se terminant au 16 ^e anniversaire du dépôt de la demande :	
	(i) fee, if payment is made on or before the fifteenth anniversary:			(i) taxe, si elle est payée au plus tard au 15 ^e anniversaire :	
	(A) small entity fee	225.00		(A) taxe applicable aux petites entités	225,00
	(B) standard fee	450.00		(B) taxe générale	450,00
	(ii) fee, including an additional fee for late payment, if payment is made within the period of grace of one year following the fifteenth anniversary:			(ii) taxe, y compris la surtaxe pour paiement en souffrance, si elle est payée dans le délai de grâce d'un an suivant le 15 ^e anniversaire :	
	(A) small entity fee	425.00		(A) taxe applicable aux petites entités	425,00
	(B) standard fee	650.00		(B) taxe générale	650,00
	(o) in respect of the one-year period ending on the seventeenth anniversary of the filing date of the application,			o) à l'égard de la période d'un an se terminant au 17 ^e anniversaire du dépôt de la demande :	
	(i) fee, if payment is made on or before the sixteenth anniversary:			(i) taxe, si elle est payée au plus tard au 16 ^e anniversaire :	
	(A) small entity fee	225.00		(A) taxe applicable aux petites entités	225,00
	(B) standard fee	450.00		(B) taxe générale	450,00
	(ii) fee, including an additional fee for late payment, if payment is made within the period of grace of one year following the sixteenth anniversary:			(ii) taxe, y compris la surtaxe pour paiement en souffrance, si elle est payée dans le délai de grâce d'un an suivant le 16 ^e anniversaire :	
	(A) small entity fee	425.00		(A) taxe applicable aux petites entités	425,00
	(B) standard fee	650.00		(B) taxe générale	650,00
	(p) in respect of the one-year period ending on the eighteenth anniversary of the filing date of the application,			p) à l'égard de la période d'un an se terminant au 18 ^e anniversaire du dépôt de la demande :	
	(i) fee, if payment is made on or before the seventeenth anniversary:			(i) taxe, si elle est payée au plus tard au 17 ^e anniversaire :	
	(A) small entity fee	225.00		(A) taxe applicable aux petites entités	225,00
	(B) standard fee	450.00		(B) taxe générale	450,00
	(ii) fee, including an additional fee for late payment, if payment is made within the period of grace of one year following the seventeenth anniversary:			(ii) taxe, y compris la surtaxe pour paiement en souffrance, si elle est payée dans le délai de grâce d'un an suivant le 17 ^e anniversaire :	
	(A) small entity fee	425.00		(A) taxe applicable aux petites entités	425,00
	(B) standard fee	650.00		(B) taxe générale	650,00
	(q) in respect of the one-year period ending on the nineteenth anniversary of the filing date of the application,			q) à l'égard de la période d'un an se terminant au 19 ^e anniversaire du dépôt de la demande :	
	(i) fee, if payment is made on or before the eighteenth anniversary:			(i) taxe, si elle est payée au plus tard au 18 ^e anniversaire :	
	(A) small entity fee	225.00		(A) taxe applicable aux petites entités	225,00
	(B) standard fee	450.00		(B) taxe générale	450,00
	(ii) fee, including an additional fee for late payment, if payment is made within the period of grace of one year following the eighteenth anniversary:			(ii) taxe, y compris la surtaxe pour paiement en souffrance, si elle est payée dans le délai de grâce d'un an suivant le 18 ^e anniversaire :	
	(A) small entity fee	425.00		(A) taxe applicable aux petites entités	425,00
	(B) standard fee	650.00		(B) taxe générale	650,00
	(r) in respect of the one-year period ending on the twentieth anniversary of the filing date of the application,			r) à l'égard de la période d'un an se terminant au 20 ^e anniversaire du dépôt de la demande :	
	(i) fee, if payment is made on or before the nineteenth anniversary:			(i) taxe, si elle est payée au plus tard au 19 ^e anniversaire :	
	(A) small entity fee	225.00		(A) taxe applicable aux petites entités	225,00
	(B) standard fee	450.00		(B) taxe générale	450,00
	(ii) fee, including an additional fee for late payment, if payment is made within the period of grace of one year following the nineteenth anniversary:			(ii) taxe, y compris la surtaxe pour paiement en souffrance, si elle est payée dans le délai de grâce d'un an suivant le 19 ^e anniversaire :	
	(A) small entity fee	425.00		(A) taxe applicable aux petites entités	425,00
	(B) standard fee	650.00		(B) taxe générale	650,00
32.	For maintaining the rights accorded by a patent issued on or after October 1, 1989 on the basis of an application filed before that date under subsection 182(1) or (3) of these Rules:		32.	Maintien en état des droits conférés par un brevet délivré le 1 ^{er} octobre 1989 ou après cette date au titre d'une demande déposée avant cette date (paragraphe 182(1) ou (3) des présentes règles) :	
	(a) in respect of the one-year period ending on the third anniversary of the day on which the patent was issued,			a) à l'égard de la période d'un an se terminant au 3 ^e anniversaire de la délivrance du brevet :	

Column I		Column II	Colonne I		Colonne II
Item	Description	Fee	Article	Description	Taxe
	(i) fee, if payment is made on or before the second anniversary:			(i) taxe, si elle est payée au plus tard au 2 ^e anniversaire :	
	(A) small entity fee	50.00		(A) taxe applicable aux petites entités	50,00
	(B) standard fee	100.00		(B) taxe générale	100,00
	(ii) fee, including an additional fee for late payment, if payment is made within the period of grace of one year following the second anniversary:			(ii) taxe, y compris la surtaxe pour paiement en souffrance, si elle est payée dans le délai de grâce d'un an suivant le 2 ^e anniversaire :	
	(A) small entity fee	250.00		(A) taxe applicable aux petites entités	250,00
	(B) standard fee	300.00		(B) taxe générale	300,00
	(b) in respect of the one-year period ending on the fourth anniversary of the day on which the patent was issued,			b) à l'égard de la période d'un an se terminant au 4 ^e anniversaire de la délivrance du brevet :	
	(i) fee, if payment is made on or before the third anniversary:			(i) taxe, si elle est payée au plus tard au 3 ^e anniversaire :	
	(A) small entity fee	50.00		(A) taxe applicable aux petites entités	50,00
	(B) standard fee	100.00		(B) taxe générale	100,00
	(ii) fee, including an additional fee for late payment, if payment is made within the period of grace of one year following the third anniversary:			(ii) taxe, y compris la surtaxe pour paiement en souffrance, si elle est payée dans le délai de grâce d'un an suivant le 3 ^e anniversaire :	
	(A) small entity fee	250.00		(A) taxe applicable aux petites entités	250,00
	(B) standard fee	300.00		(B) taxe générale	300,00
	(c) in respect of the one-year period ending on the fifth anniversary of the day on which the patent was issued,			c) à l'égard de la période d'un an se terminant au 5 ^e anniversaire de la délivrance du brevet :	
	(i) fee, if payment is made on or before the fourth anniversary:			(i) taxe, si elle est payée au plus tard au 4 ^e anniversaire :	
	(A) small entity fee	50.00		(A) taxe applicable aux petites entités	50,00
	(B) standard fee	100.00		(B) taxe générale	100,00
	(ii) fee, including an additional fee for late payment, if payment is made within the period of grace of one year following the fourth anniversary:			(ii) taxe, y compris la surtaxe pour paiement en souffrance, si elle est payée dans le délai de grâce d'un an suivant le 4 ^e anniversaire :	
	(A) small entity fee	250.00		(A) taxe applicable aux petites entités	250,00
	(B) standard fee	300.00		(B) taxe générale	300,00
	(d) in respect of the one-year period ending on the sixth anniversary of the day on which the patent was issued,			d) à l'égard de la période d'un an se terminant au 6 ^e anniversaire de la délivrance du brevet :	
	(i) fee, if payment is made on or before the fifth anniversary:			(i) taxe, si elle est payée au plus tard au 5 ^e anniversaire :	
	(A) small entity fee	100.00		(A) taxe applicable aux petites entités	100,00
	(B) standard fee	200.00		(B) taxe générale	200,00
	(ii) fee, including an additional fee for late payment, if payment is made within the period of grace of one year following the fifth anniversary:			(ii) taxe, y compris la surtaxe pour paiement en souffrance, si elle est payée dans le délai de grâce d'un an suivant le 5 ^e anniversaire :	
	(A) small entity fee	300.00		(A) taxe applicable aux petites entités	300,00
	(B) standard fee	400.00		(B) taxe générale	400,00
	(e) in respect of the one-year period ending on the seventh anniversary of the day on which the patent was issued,			e) à l'égard de la période d'un an se terminant au 7 ^e anniversaire de la délivrance du brevet :	
	(i) fee, if payment is made on or before the sixth anniversary:			(i) taxe, si elle est payée au plus tard au 6 ^e anniversaire :	
	(A) small entity fee	100.00		(A) taxe applicable aux petites entités	100,00
	(B) standard fee	200.00		(B) taxe générale	200,00
	(ii) fee, including an additional fee for late payment, if payment is made within the period of grace of one year following the sixth anniversary:			(ii) taxe, y compris la surtaxe pour paiement en souffrance, si elle est payée dans le délai de grâce d'un an suivant le 6 ^e anniversaire :	
	(A) small entity fee	300.00		(A) taxe applicable aux petites entités	300,00
	(B) standard fee	400.00		(B) taxe générale	400,00
	(f) in respect of the one-year period ending on the eighth anniversary of the day on which the patent was issued,			f) à l'égard de la période d'un an se terminant au 8 ^e anniversaire de la délivrance du brevet :	
	(i) fee, if payment is made on or before the seventh anniversary:			(i) taxe, si elle est payée au plus tard au 7 ^e anniversaire :	
	(A) small entity fee	100.00		(A) taxe applicable aux petites entités	100,00
	(B) standard fee	200.00		(B) taxe générale	200,00
	(ii) fee, including an additional fee for late payment, if payment is made within the period of grace of one year following the seventh anniversary:			(ii) taxe, y compris la surtaxe pour paiement en souffrance, si elle est payée dans le délai de grâce d'un an suivant le 7 ^e anniversaire :	
	(A) small entity fee	300.00		(A) taxe applicable aux petites entités	300,00
	(B) standard fee	400.00		(B) taxe générale	400,00

Column I		Column II	Colonne I		Colonne II
Item	Description	Fee	Article	Description	Taxe
	(g) in respect of the one-year period ending on the ninth anniversary of the day on which the patent was issued,			g) à l'égard de la période d'un an se terminant au 9 ^e anniversaire de la délivrance du brevet :	
	(i) fee, if payment is made on or before the eighth anniversary:			(i) taxe, si elle est payée au plus tard au 8 ^e anniversaire :	
	(A) small entity fee	100.00		(A) taxe applicable aux petites entités	100,00
	(B) standard fee	200.00		(B) taxe générale	200,00
	(ii) fee, including an additional fee for late payment, if payment is made within the period of grace of one year following the eighth anniversary:			(ii) taxe, y compris la surtaxe pour paiement en souffrance, si elle est payée dans le délai de grâce d'un an suivant le 8 ^e anniversaire :	
	(A) small entity fee	300.00		(A) taxe applicable aux petites entités	300,00
	(B) standard fee	400.00		(B) taxe générale	400,00
	(h) in respect of the one-year period ending on the tenth anniversary of the day on which the patent was issued,			h) à l'égard de la période d'un an se terminant au 10 ^e anniversaire de la délivrance du brevet :	
	(i) fee, if payment is made on or before the ninth anniversary:			(i) taxe, si elle est payée au plus tard au 9 ^e anniversaire :	
	(A) small entity fee	100.00		(A) taxe applicable aux petites entités	100,00
	(B) standard fee	200.00		(B) taxe générale	200,00
	(ii) fee, including an additional fee for late payment, if payment is made within the period of grace of one year following the ninth anniversary:			(ii) taxe, y compris la surtaxe pour paiement en souffrance, si elle est payée dans le délai de grâce d'un an suivant le 9 ^e anniversaire :	
	(A) small entity fee	300.00		(A) taxe applicable aux petites entités	300,00
	(B) standard fee	400.00		(B) taxe générale	400,00
	(i) in respect of the one-year period ending on the eleventh anniversary of the day on which the patent was issued,			i) à l'égard de la période d'un an se terminant au 11 ^e anniversaire de la délivrance du brevet :	
	(i) fee, if payment is made on or before the tenth anniversary:			(i) taxe, si elle est payée au plus tard au 10 ^e anniversaire :	
	(A) small entity fee	125.00		(A) taxe applicable aux petites entités	125,00
	(B) standard fee	250.00		(B) taxe générale	250,00
	(ii) fee, including an additional fee for late payment, if payment is made within the period of grace of one year following the tenth anniversary:			(ii) taxe, y compris la surtaxe pour paiement en souffrance, si elle est payée dans le délai de grâce d'un an suivant le 10 ^e anniversaire :	
	(A) small entity fee	325.00		(A) taxe applicable aux petites entités	325,00
	(B) standard fee	450.00		(B) taxe générale	450,00
	(j) in respect of the one-year period ending on the twelfth anniversary of the day on which the patent was issued,			j) à l'égard de la période d'un an se terminant au 12 ^e anniversaire de la délivrance du brevet :	
	(i) fee, if payment is made on or before the eleventh anniversary:			(i) taxe, si elle est payée au plus tard au 11 ^e anniversaire :	
	(A) small entity fee	125.00		(A) taxe applicable aux petites entités	125,00
	(B) standard fee	250.00		(B) taxe générale	250,00
	(ii) fee, including an additional fee for late payment, if payment is made within the period of grace of one year following the eleventh anniversary:			(ii) taxe, y compris la surtaxe pour paiement en souffrance, si elle est payée dans le délai de grâce d'un an suivant le 11 ^e anniversaire :	
	(A) small entity fee	325.00		(A) taxe applicable aux petites entités	325,00
	(B) standard fee	450.00		(B) taxe générale	450,00
	(k) in respect of the one-year period ending on the thirteenth anniversary of the day on which the patent was issued,			k) à l'égard de la période d'un an se terminant au 13 ^e anniversaire de la délivrance du brevet :	
	(i) fee, if payment is made on or before the twelfth anniversary:			(i) taxe, si elle est payée au plus tard au 12 ^e anniversaire :	
	(A) small entity fee	125.00		(A) taxe applicable aux petites entités	125,00
	(B) standard fee	250.00		(B) taxe générale	250,00
	(ii) fee, including an additional fee for late payment, if payment is made within the period of grace of one year following the twelfth anniversary:			(ii) taxe, y compris la surtaxe pour paiement en souffrance, si elle est payée dans le délai de grâce d'un an suivant le 12 ^e anniversaire :	
	(A) small entity fee	325.00		(A) taxe applicable aux petites entités	325,00
	(B) standard fee	450.00		(B) taxe générale	450,00
	(l) in respect of the one-year period ending on the fourteenth anniversary of the day on which the patent was issued,			l) à l'égard de la période d'un an se terminant au 14 ^e anniversaire de la délivrance du brevet :	
	(i) fee, if payment is made on or before the thirteenth anniversary:			(i) taxe, si elle est payée au plus tard au 13 ^e anniversaire :	
	(A) small entity fee	125.00		(A) taxe applicable aux petites entités	125,00
	(B) standard fee	250.00		(B) taxe générale	250,00

Column I		Column II	Colonne I		Colonne II
Item	Description	Fee	Article	Description	Taxe
	(ii) fee, including an additional fee for late payment, if payment is made within the period of grace of one year following the thirteenth anniversary:			(ii) taxe, y compris la surtaxe pour paiement en souffrance, si elle est payée dans le délai de grâce d'un an suivant le 13 ^e anniversaire :	
	(A) small entity fee	325.00		(A) taxe applicable aux petites entités	325,00
	(B) standard fee	450.00		(B) taxe générale	450,00
	(m) in respect of the one-year period ending on the fifteenth anniversary of the day on which the patent was issued,			m) à l'égard de la période d'un an se terminant au 15 ^e anniversaire de la délivrance du brevet :	
	(i) fee, if payment is made on or before the fourteenth anniversary:			(i) taxe, si elle est payée au plus tard au 14 ^e anniversaire :	
	(A) small entity fee	125.00		(A) taxe applicable aux petites entités	125,00
	(B) standard fee	250.00		(B) taxe générale	250,00
	(ii) fee, including an additional fee for late payment, if payment is made within the period of grace of one year following the fourteenth anniversary:			(ii) taxe, y compris la surtaxe pour paiement en souffrance, si elle est payée dans le délai de grâce d'un an suivant le 14 ^e anniversaire :	
	(A) small entity fee	325.00		(A) taxe applicable aux petites entités	325,00
	(B) standard fee	450.00		(B) taxe générale	450,00
	(n) in respect of the one-year period ending on the sixteenth anniversary of the day on which the patent was issued,			n) à l'égard de la période d'un an se terminant au 16 ^e anniversaire de la délivrance du brevet :	
	(i) fee, if payment is made on or before the fifteenth anniversary:			(i) taxe, si elle est payée au plus tard au 15 ^e anniversaire :	
	(A) small entity fee	225.00		(A) taxe applicable aux petites entités	225,00
	(B) standard fee	450.00		(B) taxe générale	450,00
	(ii) fee, including an additional fee for late payment, if payment is made within the period of grace of one year following the fifteenth anniversary:			(ii) taxe, y compris la surtaxe pour paiement en souffrance, si elle est payée dans le délai de grâce d'un an suivant le 15 ^e anniversaire :	
	(A) small entity fee	425.00		(A) taxe applicable aux petites entités	425,00
	(B) standard fee	650.00		(B) taxe générale	650,00
	(o) in respect of the one-year period ending on the seventeenth anniversary of the day on which the patent was issued,			o) à l'égard de la période d'un an se terminant au 17 ^e anniversaire de la délivrance du brevet :	
	(i) fee, if payment is made on or before the sixteenth anniversary:			(i) taxe, si elle est payée au plus tard au 16 ^e anniversaire :	
	(A) small entity fee	225.00		(A) taxe applicable aux petites entités	225,00
	(B) standard fee	450.00		(B) taxe générale	450,00
	(ii) fee, including an additional fee for late payment, if payment is made within the period of grace of one year following the sixteenth anniversary:			(ii) taxe, y compris la surtaxe pour paiement en souffrance, si elle est payée dans le délai de grâce d'un an suivant le 16 ^e anniversaire :	
	(A) small entity fee	425.00		(A) taxe applicable aux petites entités	425,00
	(B) standard fee	650.00		(B) taxe générale	650,00

38. The Rules are amended by replacing the expression “Section 26” with the expression “Subsection 26(1)” wherever it occurs in the following provisions:

- (a) subsection 88(5);
- (b) subsection 96(3);
- (c) section 102;
- (d) subsection 104(5);
- (e) subsection 142(2);
- (f) subsection 148(2);
- (g) subsection 150(3);
- (h) section 157; and
- (i) subsection 160(5).

TRANSITIONAL PROVISIONS

39. In respect of fees paid before the coming into force of these Rules, if a fee was paid by an applicant or patentee on the basis that the applicant or patentee was not a small entity, no refund shall be made solely for the reason that it was later determined to be a small entity.

38. Dans les passages ci-après des mêmes règles, « L'article 26 » est remplacé par « Le paragraphe 26(1) » :

- a) le paragraphe 88(5);
- b) le paragraphe 96(3);
- c) l'article 102;
- d) le paragraphe 104(5);
- e) le paragraphe 142(2);
- f) le paragraphe 148(2);
- g) le paragraphe 150(3);
- h) l'article 157;
- i) le paragraphe 160(5).

DISPOSITIONS TRANSITOIRES

39. Si, avant l'entrée en vigueur des présentes règles, le demandeur ou le breveté a versé une taxe en tant qu'entité autre qu'une petite entité, aucun remboursement de la taxe n'est effectué au seul motif qu'il est décidé par la suite qu'il était une petite entité.

40. In respect of an application, other than a PCT national phase application, filed before the coming into force of these Rules, the applicant may substitute the requirements of section 37 of the *Patent Rules* as they read immediately before the coming into force of these Rules and of Form 3 of Schedule I to the *Patent Rules* as they read immediately before the coming into force of these Rules for the requirements of Form 3 of Schedule I to the *Patent Rules*.

41. In respect of a PCT national phase application filed before the coming into force of these Rules, the applicant must either comply with the requirements of section 37 of the *Patent Rules* as they read immediately before the coming into force of these Rules or file a declaration as to the applicant's entitlement, as at the international filing date, to apply for and be granted a patent, in accordance with Rule 4.17 of the Regulations under the PCT.

42. In respect of a PCT national phase application filed before the coming into force of these Rules, the applicant may substitute the requirements of section 62 of the *Patent Rules* as they read immediately before the coming into force of these Rules for the requirements of section 94 of the *Patent Rules*.

43. In respect of applications filed before the coming into force of these Rules, the applicant may substitute the requirements of sections 111 to 131 of the *Patent Rules*¹ as they read immediately before the coming into force of these Rules for the requirements of section 111 of the *Patent Rules*.

COMING INTO FORCE

44. These Rules come into force 30 days after the day on which they are registered.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Rules.)

Description

This initiative amends the *Patent Rules*, the *Trade-marks Regulations (1996)*, the *Industrial Design Regulations*, the *Integrated Circuit Topography Regulations*, and the *Copyright Regulations*.

The main purpose of this initiative is to amend the *Patent Rules* to encourage small entities (i.e. entities employing 50 or fewer employees or a university) to use the patent system while providing a relief mechanism for those who mistakenly pay fees at the small entity level.

The regulatory initiative also brings additional amendments to the *Patent Rules*, as well as the *Trade-marks Regulations (1996)*, the *Industrial Design Regulations*, the *Integrated Circuit Topography Regulations*, and the *Copyright Regulations* in order to improve the intellectual property regime by simplifying procedures, and reducing processing times and costs, in keeping with the principles of the government's initiative on Smart Regulation and the Paperwork Burden Reduction Initiative (PBRI).

¹ SOR/96-423

40. À l'égard d'une demande autre qu'une demande PCT à la phase nationale déposée avant l'entrée en vigueur des présentes règles, le demandeur peut substituer les exigences de l'article 37 et de la formule 3 de l'annexe I des *Règles sur les brevets* dans leur version antérieure à l'entrée en vigueur des présentes règles aux exigences de la formule 3 de l'annexe I des *Règles sur les brevets*.

41. À l'égard d'une demande PCT à la phase nationale déposée avant l'entrée en vigueur des présentes règles, le demandeur, soit se conforme aux exigences de l'article 37 des *Règles sur les brevets* dans leur version antérieure à l'entrée en vigueur des présentes règles, soit dépose une déclaration relative à son droit, à la date du dépôt international, de demander et d'obtenir un brevet, conformément à la règle 4.17 du Règlement d'exécution du PCT.

42. À l'égard d'une demande PCT à la phase nationale déposée avant l'entrée en vigueur des présentes règles, le demandeur peut substituer les exigences de l'article 62 des *Règles sur les brevets* dans leur version antérieure à l'entrée en vigueur des présentes règles aux exigences de l'article 94 des *Règles sur les brevets*.

43. À l'égard de toute demande déposée avant l'entrée en vigueur des présentes règles, le demandeur peut substituer les exigences des articles 111 à 131 des *Règles sur les brevets*¹ dans leur version antérieure à l'entrée en vigueur des présentes règles aux exigences de l'article 111 des *Règles sur les brevets*.

ENTRÉE EN VIGUEUR

44. Les présentes règles entrent en vigueur trente jours après la date de leur enregistrement.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie des Règles.)

Description

La présente initiative vise à modifier les *Règles sur les brevets*, le *Règlement sur les marques de commerce (1996)*, le *Règlement sur les dessins industriels*, le *Règlement sur les topographies de circuits intégrés* et le *Règlement sur le droit d'auteur*.

Le principal objet de cette initiative consiste à modifier les *Règles sur les brevets* afin d'encourager les petites entités (c-à-d., les entités dotées d'un effectif de 50 employés ou moins ou une université) à se servir du système des brevets tout en établissant un mécanisme de recours à l'intention de demandeurs/titulaires qui ont acquitté par erreur les taxes applicables aux petites entités.

En outre, cette initiative réglementaire modifie les *Règles sur les brevets* de même que le *Règlement sur les marques de commerce (1996)*, le *Règlement sur les dessins industriels*, le *Règlement sur les topographies de circuits intégrés* et le *Règlement sur le droit d'auteur*. L'objectif est d'améliorer le régime de la propriété intellectuelle grâce à la simplification des procédures et à la réduction des délais et des coûts de traitement, conformément aux principes des initiatives du gouvernement concernant la réglementation intelligente et l'allègement du fardeau de la paperasserie.

¹ DORS/96-423

Amendments to the Patent Rules

The proposed amendments to the *Patent Rules* deal with: a) the small entity regime; b) the harmonization of the Canadian standard for describing sequence listing with the Patent Cooperation Treaty (PCT) standard; c) the type of evidence required when the applicant is not the inventor; d) the refund policy; e) the clarification of certain practices for PCT national entry; and f) a series of minor amendments.

a) Small Entity Regime

The *Patent Act* and *Patent Rules* require patent applicants/holders to pay fees. Prior to 1985, there was no distinction of fees based upon entity size. In 1985, the government introduced “small entity” provisions to encourage universities and small businesses to use the patent system by reducing certain fees by 50 percent. This discount amounts to savings for the patent applicant/holder of up to \$3,000 over the life of a patent.

Prior to 2003, it was the Canadian Intellectual Property Office’s (CIPO) practice to accept ‘top-up’ payments if entities mistakenly paid small entity fees but later realised that they should have paid the standard fees. In 2003, however, the Federal Court of Appeal’s decision in *Dutch Industries Ltd. v. The Commissioner of Patents, Barton No-Till Disk Inc. and Flexi-Coil Ltd. (Dutch Industries)* held that the Commissioner of Patents lacked the authority to accept these ‘top-up’ payments. The Court also ruled that a patent applicant/holder’s entity status - small or large - is determined when the patent regime is first engaged (generally when a patent application is submitted) and that this status is maintained throughout the life of the patent. The Court’s decision put thousands of patents at risk as they could be invalidated if challenged. Section 2 of *An Act to amend the Patent Act* was therefore enacted to provide retroactive relief to patent holders and applicants affected by the *Dutch Industries* decision. It provided a one-year time limit to correct past fees that were incorrectly paid at the small entity level. This Section came into force on February 1, 2006. However, there are very limited provisions to provide relief in instances where small entity fees are mistakenly paid after February 1, 2006. As a result, entities whose status is ambiguous under the *Patent Rules* have been reluctant to take the risk of taking advantage of the 50 percent reduction in certain fees fearing that the patent could be invalidated. This is evidenced by CIPO’s data which indicates that small entities currently amount to only 11 percent of patent applications received (as opposed to 22 percent in 2000).

The intent of the amendments to the *Patent Rules* is to encourage the use of the small entity provisions by removing the uncertainty surrounding the small entity regime. The amendments clarify the definition of small entity, the relevant date small entity status is to be assessed, the nature of the declaration by patent applicants and holders that they are entitled to pay at the small entity level, and the time within which the declaration must be made. The proposed amendments also put in place a corrective

Modifications relatives aux Règles sur les brevets

Les modifications relatives aux *Règles sur les brevets* portent sur ce qui suit : a) le régime des petites entités; b) l’harmonisation du mode de présentation canadien des listages de séquences avec la norme du Traité de coopération en matière de brevets (PCT); c) les éléments de preuve exigés lorsque le demandeur n’est pas l’inventeur; d) les dispositions sur le remboursement; e) des précisions concernant certaines pratiques liées à l’entrée dans la phase nationale sous le régime du PCT; f) une série de modifications techniques.

a) Régime des petites entités

La *Loi sur les brevets* et les *Règles sur les brevets* obligent les demandeurs/titulaires de brevet à payer des taxes. Avant 1985, il n’existait aucune distinction fondée sur la taille des entités quant au montant de ces taxes. En 1985, le gouvernement a adopté des dispositions sur les « petites entités » et réduit certaines taxes de 50 p. 100 afin d’encourager les universités et les petites entreprises à utiliser le système des brevets. Cette diminution des taxes permet aux demandeurs/titulaires de brevets de réaliser des économies pouvant aller jusqu’à 3 000 \$ au cours de la vie du brevet.

Avant 2003, l’Office de la propriété intellectuelle du Canada (OPIC) avait pour pratique d’accepter les paiements « rectificatifs » lorsqu’une entité réalisait qu’elle avait acquitté par erreur le montant applicable aux petites entités alors qu’elle était assujettie à la taxe générale. En 2003 cependant, la Cour d’appel fédérale a jugé dans *Dutch Industries Ltd. c. Le commissaire aux brevets, Barton No-Till Disk Inc. et Flexi-Coil Ltd. (Dutch Industries)* que le commissaire aux brevets n’avait pas le pouvoir nécessaire d’accepter ces paiements « rectificatifs ». La Cour a également décidé que le statut d’entité du demandeur/titulaire de brevet – qu’il s’agisse d’une petite ou d’une grande entité – est déterminé au moment où le système des brevets entre en jeu (généralement, au moment où la demande de brevet est déposée à l’OPIC) et que ce statut demeure valable pendant toute la durée de vie du brevet. La décision de la Cour avait fait peser une menace sur des milliers de brevets car ceux-ci pourraient être invalidés en cas de contestation. L’article 2 de la *Loi modifiant la Loi sur les brevets* a donc été promulgué afin d’offrir un mécanisme de redressement rétroactif aux titulaires de brevet affectés par la décision *Dutch Industries*. Cette disposition accordait un délai d’un an pour corriger le montant des taxes acquittées par erreur en vertu du régime des petites entités dans le passé. L’article 2 est entré en vigueur le 1^{er} février 2006. Cependant, les dispositions de la Loi qui permettent de corriger les taxes payées par erreur sous le régime des petites entités après le 1^{er} février 2006 s’appliquent dans des cas très limités. Par conséquent, les entités dont le statut n’est pas clairement établi en vertu des *Règles sur les brevets* hésitent à prendre le risque de profiter de la réduction de 50 p. 100 sur certaines taxes, de peur que leur brevet ne soit invalidé par la suite. Cette situation est confirmée par les données de l’OPIC, qui indiquent qu’à l’heure actuelle, les petites entités ne représentent que 11 p. 100 des demandes de brevet reçues (par comparaison à 22 p. 100 en 2000).

Les modifications relativement aux *Règles sur les brevets* visent à encourager l’utilisation du régime des petites entités en éliminant certaines ambiguïtés dans les dispositions sur les petites entités. Les modifications apportent des précisions sur la définition de petite entité, la date à laquelle le statut de petite entité doit être déterminé, la nature de la déclaration que doit signer le demandeur/titulaire de brevet afin de bénéficier du régime des petites entités et le délai dans lequel la déclaration doit être produite.

mechanism that enables patent holders and applicants to obtain an extension of time to fix up payments that have been made incorrectly at the small entity level.

More specifically, it is proposed that:

- the definition of “small entity” is refined to mean an entity that employs 50 or fewer employees or that is a university, and that is not controlled by nor has transferred or licensed its obligation to an entity that employs more than 50 people;
- the small entity status for regularly filed applications is determined on the filing of the application and at national entry for PCT applications;
- the Commissioner of Patents be authorized to grant patent applicants/holders an extension of time that will permit the correction of fees mistakenly paid at the small entity level;
- fee corrections made pursuant to the relief mechanism would only be permitted if the patent applicant/holder makes a statement that the small entity fee was paid in good faith and the application for an extension is filed without undue delay; and
- patent applicants/holders would be required to pay the difference in fees and the prescribed fee for requesting an extension of time.

b) Harmonization of the Canadian format for Sequence Listing with the PCT Standard

The PCT, to which Canada is a member, establishes a system of international cooperation under which an applicant can initiate patent protection procedures in over 130 countries by filing one “international application”. Filing a PCT international application has the same effect as if a regular national application was filed in each member state where the applicant desires patent protection.

Under the PCT, Canadians can initially file an international application, in a standardized format, with the Commissioner of Patents. The application is then published and is subjected to an international search and an optional preliminary examination. The application and the search and examination reports are then provided to the selected Patent Offices where the applicant wishes to seek patent protection. However, Canada requires a different format for filing an application that contains a nucleotide or amino acid sequence.

The amendment would bring the Canadian format for submitting sequence listings in line with the PCT standard by referencing the latter in the *Patent Rules*. The advantage of using the reference technique is that the Canadian standard will automatically change whenever the PCT standard changes, thereby ensuring

Les modifications établissent en outre un mécanisme de redressement qui permettra aux titulaires et demandeurs de brevet d’obtenir une prorogation de délai pour corriger le montant des taxes acquittées par erreur en vertu du régime des petites entités.

Plus particulièrement :

- la définition de « petite entité » est modifiée et désigne désormais une entité dotée d’au plus 50 employés ou une université, qui n’est pas contrôlée par une entité dotée de plus de 50 employés et qui n’a pas transféré ou cédé par licence son obligation à une entité dotée de plus de 50 employés;
- le statut de petite entité à l’égard des demandes déposées en bonne et due forme est déterminé au moment du dépôt de la demande et, dans le cas des demandes PCT, à l’entrée dans la phase nationale;
- les demandeurs/titulaires de brevet doivent soumettre une déclaration de petite entité, jointe à la pétition ou déposée dans un document distinct, précisant qu’ils croient avoir le droit de bénéficier du régime des petites entités;
- la déclaration de petite entité doit être déposée au moment du paiement des taxes ou avant l’expiration du délai prévu;
- le commissaire aux brevets est autorisé à accorder aux demandeurs/titulaires de brevet une prorogation de délai pour effectuer un paiement correctif lorsqu’ils ont acquitté par erreur la taxe applicable aux petites entités;
- les paiements rectificatifs effectués dans le cadre du mécanisme de redressement sont acceptés à condition que le demandeur/titulaire de brevet signe une déclaration attestant que la taxe applicable aux petites entités a été, à sa connaissance, acquittée de bonne foi et que la demande de prorogation de délai est déposée sans retard indu;
- les demandeurs/titulaires de brevet sont tenus de payer la différence entre la taxe acquittée et la taxe applicable et d’acquitter la taxe relative à la demande de prorogation de délai.

b) Harmonisation du mode de présentation canadien des listages de séquences avec la norme PCT

Le PCT, auquel le Canada est partie, établit un système de coopération internationale selon lequel un déposant peut amorcer des procédures de demande de brevet dans plus de 130 pays en déposant une « demande internationale ». Le dépôt d’une demande internationale sous le régime du PCT produit le même effet que le dépôt d’une demande nationale normale dans chaque État membre où le demandeur souhaite obtenir la protection conférée par un brevet.

En vertu du PCT, les Canadiens peuvent d’abord déposer auprès du commissaire aux brevets une demande internationale dans un format normalisé. La demande est ensuite publiée et assujettie à une recherche internationale et à un examen préliminaire facultatif. La demande et les rapports de recherche et d’examen sont ensuite remis aux bureaux des brevets désignés auprès desquels le déposant cherche à obtenir la protection conférée par un brevet. Toutefois, le Canada exige un mode de présentation différent pour le dépôt d’une demande qui contient une séquence de nucléotides ou d’acides aminés.

La modification harmonise le mode de présentation canadien des listages de séquences avec la norme du PCT grâce à un renvoi à ce dernier dans les *Règles sur les brevets*. L’avantage de recourir à la technique du renvoi est que le mode de présentation canadien sera automatiquement modifié lorsque la norme de présentation

that our standard is always in keeping with the international standard and reducing the regulatory burden for applicants.

c) Type of evidence required when the applicant is not the inventor

In order for CIPO to keep its records up-to-date with respect to the chain of title for applications/patents, the *Patent Rules* require an applicant who is not the inventor to file evidence that the applicant is entitled to apply for and be granted a patent. Currently, the applicant must provide evidence such as affidavits or statutory declarations, and pay the associated fee to register these legal documents with the Patent Office (i.e. CIPO).

In keeping with the government's initiative to reduce the administrative burden on businesses, it is proposed that the requirement to provide such evidence be replaced with a requirement to provide the information by way of a simple declaration either in the petition or a separate form. As a result of this modification, approximately 37,000 applicants per year would no longer have to register evidence and pay the associated registration fee, resulting in a cost savings for applicants of up to \$3.7 million per year.

The amendment is consistent with the requirement under the PCT and also reflects the international trend in Patent Offices to move towards a simpler way of providing this type of information.

d) Refund Policy

Section 4 of the *Patent Rules* enumerates a list of circumstances under which a patent applicant/holder can request a refund from the Commissioner of Patents. Under the current *Rules*, there is no time limit for requesting a refund. For administrative reasons, it is proposed to cap the time limit to three years. This amount of time allows patent applicants/holders sufficient time to discover their mistake and would alleviate CIPO of the administrative burden of maintaining a financial liability indefinitely.

It is further proposed that subsection 4(6) of the *Patent Rules* be amended and reworded to clarify that patent applicants/holders who paid the standard fee but could have paid the small entity fee would not be entitled to a refund for the difference in fees.

e) Clarification of certain practices for PCT national entries

Under the PCT, an applicant files a single application which designates a number of countries where protection is sought. The effect of filing an international application is equivalent to filing a separate application in each of these designated countries. However, in order to obtain patent protection in these countries, the applicant must initiate patent granting procedures in each country (the "national phase").

If the applicant wishes to seek rights in Canada, CIPO must receive a completed application to process the request. Currently, CIPO may send a courtesy letter to the applicants inviting them to submit the required documents, but is under no obligation to do so. This lack of any official requisition on the part of CIPO could have the unintended consequence that an application becomes irrevocably abandoned without the applicant having been informed by CIPO. Thus, in order to improve CIPO's service to

du régime du PCT changera; ainsi, notre mode de présentation sera toujours en conformité avec la norme de présentation internationale, et le fardeau réglementaire des déposants sera moins lourd.

c) Éléments de preuve exigés lorsque le demandeur n'est pas l'inventeur

Pour permettre à l'OPIC de tenir ses dossiers à jour en ce qui concerne la chaîne de titres des demandes/brevets, les *Règles sur les brevets* exigent que le demandeur fournisse, lorsqu'il n'est pas l'inventeur, la preuve qu'il a le droit de demander et d'obtenir un brevet. Actuellement, le demandeur doit fournir cette preuve par voie d'affidavits et de déclarations solennelles et acquitter auprès du Bureau des brevets (c'est-à-dire l'OPIC) les taxes liées à l'enregistrement de ces documents juridiques.

Conformément à l'initiative du gouvernement qui vise à alléger le fardeau administratif des entreprises, cette exigence est remplacée par une exigence de présentation d'information par voie de simple déclaration dans la pétition ou dans un formulaire distinct. Chaque année, grâce à cette modification, environ 37 000 demandeurs n'auront plus à enregistrer les documents et à payer les taxes liées à l'enregistrement, ce qui représente une économie globale pouvant aller jusqu'à 3,7 millions de dollars par année.

La modification est conforme aux exigences du PCT; elle s'inscrit en outre dans la tendance internationale voulant que les offices des brevets adoptent une démarche plus simple pour la présentation de ce type d'information.

d) Politique de remboursement

L'article 4 des *Règles sur les brevets* énumère les circonstances dans lesquelles un demandeur/titulaire de brevet peut demander un remboursement au commissaire aux brevets. Aux termes des *Règles* actuelles, aucune limite de temps ne s'applique aux demandes de remboursement. Pour des raisons administratives, un délai de trois ans est donc fixé. Ce délai accorde aux demandeurs/titulaires suffisamment de temps pour qu'ils découvrent leur erreur; il allège en outre le fardeau administratif lié au maintien d'une responsabilité financière imposée indéfiniment à l'OPIC.

Le paragraphe 4(6) des *Règles sur les brevets* est également modifié et remanié de manière à indiquer clairement que les demandeurs/titulaires de brevet qui ont payé les taxes générales mais qui auraient pu payer les taxes applicables aux petites entités n'ont pas droit au remboursement de la différence entre les deux taxes.

e) Précisions concernant certaines pratiques liées à l'entrée dans la phase nationale sous le régime du PCT

Aux termes du PCT, un déposant soumet une seule demande qui désigne les pays dans lesquels il souhaite obtenir la protection conférée par un brevet. Le dépôt d'une demande internationale produit le même effet que le dépôt d'une demande dans chacun des pays désignés. Toutefois, pour obtenir la protection conférée par un brevet dans ces pays, le déposant doit amorcer les procédures de délivrance de brevet dans chaque pays (la « phase nationale »).

Si le déposant souhaite obtenir une protection au Canada, l'OPIC doit recevoir une demande dûment remplie pour procéder au traitement de cette dernière. Actuellement, l'OPIC envoie une lettre de courtoisie invitant les déposants à présenter les documents exigés, mais il n'est nullement tenu de le faire. L'absence d'avis officiel de la part de l'OPIC pourrait entraîner comme conséquence imprévue qu'une demande soit abandonnée de façon irrévocable sans que le déposant ne soit informé par l'OPIC. Aussi,

businesses, it is proposed that the *Patent Rules* be amended to require the Commissioner of Patents to provide a notice to PCT applicants informing them that certain documents are still required to complete the application. Abandonment would not occur until the applicant has been notified of the deficiency and had the opportunity to respond.

It is further proposed that sub-paragraph 58(3)(b) of the *Patent Rules* be amended and reworded to clarify that additional late payment fees are due before the expiry of the 42-month period after the priority date for PCT national entries.

f) Minor amendments

In keeping with the government's initiative on Smart Regulation and the Paper Burden Reduction Initiative (PBRI), a series of minor amendments are proposed to improve and facilitate dealings with CIPO and to accommodate technological advances. Proposed amendments include: allowing new translations to replace faulty ones during PCT national entry; permitting CIPO to request that a PCT national phase application be withdrawn before the same application can be filed again; standardizing the format for electronic forms; retaining only the electronic version of a sequence listing application (as opposed to paper form); not allowing a trade-mark, coined word or the name of a person in the title of an invention; and providing free certified copies of documents to the Federal Court. The latter would reduce the financial burden on owners or applicants wishing to pursue their rights in the Federal Court.

Amendments to the Trade-marks Regulations (1996)

The amendments to the *Trade-marks Regulations (1996)* deal with: a) the granting of extensions of time at various steps in opposition proceedings; and b) other minor amendments.

a) Changes to extension of time limits

The goal of the changes is to streamline the trade-marks opposition process to create efficiencies and to reduce costs to applicants and opponents to opposition proceedings.

Generally, after examination of a trade-mark application, the Registrar of Trade-marks publishes the application in the *Trade-marks Journal* to serve notice to the public that the application has been considered and, barring successful opposition, will be allowed. If individuals or companies believe that the advertised trade-mark is in conflict with their interests, they may file a Statement of Opposition with the Trade-marks Opposition Board (TMOB). The other party will be informed and will be allowed to respond with a counterstatement. After evidence has been exchanged, the parties may request that an oral hearing be held before the TMOB issues a final decision in the case.

Under the *Trade-marks Regulations (1996)*, parties are subject to various time limits for providing their documents in an opposition proceedings. As these time limits are fairly short, parties

afin d'améliorer le service que l'OPIC offre aux entreprises, les *Règles sur les brevets* sont modifiées de manière à exiger que le commissaire aux brevets donne un avis aux déposants sous le régime du PCT pour les informer qu'il leur reste d'autres documents à fournir pour que leur demande soit complète. L'abandon de la demande ne surviendra pas tant que le déposant n'aura pas été avisé du fait qu'il manque des documents et qu'il n'aura pas eu la possibilité de répondre.

De plus, l'alinéa 58(3)(b) des *Règles sur les brevets* est modifié et remanié de manière à indiquer clairement que la surtaxe pour paiement en souffrance devient exigible avant l'expiration du délai de 42 mois qui suit la date de priorité pour les entrées dans la phase nationale sous le régime du PCT.

f) Modifications mineures

Conformément aux initiatives du gouvernement concernant la réglementation intelligente et l'allègement du fardeau de la papeterie, des modifications sont proposées en vue d'améliorer et de faciliter les rapports avec l'OPIC et de faire place aux percées technologiques. Ces modifications comprennent ce qui suit : permettre que les nouvelles traductions remplacent les traductions erronées durant l'entrée dans la phase nationale sous le régime du PCT; permettre à l'OPIC de demander le retrait d'une demande d'entrée dans la phase nationale avant que la même demande ne puisse être déposée de nouveau; uniformiser le mode de présentation des formulaires électroniques; exiger seulement la version électronique d'un listage de séquences (au lieu de la copie papier); ne pas permettre qu'une marque de commerce, un mot inventé ou le nom d'une personne fasse partie du titre d'une invention; fournir gratuitement des copies certifiées conformes de certains documents à la Cour fédérale. Cette dernière modification permettra d'alléger le fardeau financier de certains propriétaires ou demandeurs désireux de défendre leurs droits en Cour fédérale.

Modifications relatives au Règlement sur les marques de commerce (1996)

Les modifications relatives au *Règlement sur les marques de commerce (1996)* portent sur a) les changements des délais prescrits à différentes étapes des procédures d'opposition; b) d'autres modifications techniques.

a) Délais prescrits

Les modifications visent à rationaliser le processus d'opposition des marques de commerce de manière à en améliorer l'efficacité et à réduire les coûts pour les requérants et les opposants.

En règle générale, après l'examen d'une demande d'enregistrement d'une marque de commerce, le registraire des marques de commerce publie la demande dans le *Journal des marques de commerce* afin d'informer le public que la demande a été prise en considération et qu'elle sera accueillie si aucune opposition valable n'y est faite. Si des particuliers ou des entreprises estiment que la marque de commerce annoncée est contraire à leurs intérêts, ils peuvent déposer une déclaration d'opposition auprès de la Commission des oppositions des marques de commerce (COMC). L'autre partie sera informée de l'opposition et sera autorisée à répondre par voie de contre-déclaration. Après échange de la preuve, les parties peuvent demander la tenue d'une audience avant que la COMC rende une décision finale dans l'affaire.

Aux termes du *Règlement sur les marques de commerce (1996)*, les parties aux procédures d'opposition sont tenues de produire leurs documents dans différents délais. Comme ces

(applicants as well as opponents) often request a time extension with the payment of a fee. In general, the Registrar of Trade-marks has been using the Registrar's discretion to grant a time extension based on the *Procedure before the Trade-marks Opposition Board*, a practice notice that provides guidance on the amount of time the Registrar would typically grant and how the Registrar would typically deal with requests for further extensions.

Given that most parties tend to request and be granted a time extension, it is proposed that some of the time limits in the *Trade-marks Regulations* (1996) be extended, thereby avoiding the associated administrative burden and costs for the parties to seek extensions and for the Registrar of Trade-marks to consider these requests. Therefore, the proposal is to increase the time limit for filing a counter statement from one month to two months, and from one month to four months for filing opponent's evidence under Rule 41 and applicant's evidence under Rule 42.

This would ensure an efficient procedure where parties will have sufficient time set out in the *Regulations* to prepare their documents without the administrative burden and cost for requesting additional time extensions. CIPO will subsequently amend its current practice and reduce the amount of time extensions it normally grants for parties to meet their obligations to submit documents.

b) Other minor amendments

The amendment includes several other minor amendments aimed at improving the opposition procedure as well as reducing cost for parties. First, it is proposed that the *Trade-marks Regulations* (1996) facilitate communication between parties by allowing the use of courier services and other means as agreed by the parties. Second, the proposal seeks to remove fees currently charged to clients for amending the trade-marks register. It is estimated that this change would affect about 17,000 applications annually resulting in savings of up to \$0.85 million/year to clients. Finally, it is proposed that CIPO would no longer charge a fee (\$35 for each certificate plus other related charges) for certified copies that clients need to provide to the Federal Court should they wish to pursue their rights in the judicial system. It is difficult to quantify the overall estimated savings as it would depend on the number of trade-mark cases in the Federal Court.

Amendments to the Industrial Design Regulations, the Integrated Circuit Topography Regulations, and the Copyright Regulations

The *Industrial Design Regulations*, the *Copyright Regulations*, and the *Integrated Circuit Topography Regulations* are amended to allow CIPO to provide free certified copies of documents to the Federal Court and therefore reduce the financial burden on owners or applicants wishing to pursue their rights.

The rules of correspondence regarding receipt of mail in the *Integrated Circuit Topography Regulations* are amended. Currently, the Regulations provide only for the physical delivery of documents and does not allow for correspondence by other means of transmission. The amendment seeks to modernize the relevant provisions.

délais sont relativement courts, les parties (les requérants comme les opposants) demandent souvent une prorogation de délai moyennant le paiement d'un droit. Généralement, le registraire des marques de commerce exerce son pouvoir discrétionnaire pour accorder une prorogation de délai en se fondant sur la *Procédure relative à la Commission des oppositions des marques de commerce*, énoncé de pratique qui sert de guide au registraire quant au délai à accorder et à la façon de traiter les demandes de prorogations supplémentaires.

Étant donné que la plupart des parties ont tendance à demander et obtiennent effectivement une prorogation de délai, les délais prévus dans le *Règlement sur les marques de commerce* sont allongés, ce qui évitera le fardeau administratif et les coûts connexes aux parties qui demandent des prorogations de délai ainsi qu'au registraire des marques de commerce, qui doit examiner les demandes. Par conséquent, le gouvernement augmente de un à deux mois le délai applicable au dépôt d'une contre-déclaration et de un à quatre mois le délai applicable, d'une part, au dépôt de la preuve par l'opposant en vertu de l'article 41 et, d'autre part, au dépôt de la preuve par le requérant en vertu de l'article 42.

Ainsi, la procédure sera efficace et les parties disposeront, aux termes du *Règlement*, de délais suffisants pour préparer leurs documents, sans avoir à supporter le fardeau administratif et les coûts liés aux demandes de prorogation. L'OPIC modifiera par la suite sa pratique courante et réduira les prorogations de délai qu'il accorde normalement aux parties pour qu'elles puissent respecter leur obligation de présenter des documents.

b) Autres modifications mineures

L'initiative réglementaire contient plusieurs autres modifications techniques qui visent à améliorer les procédures d'opposition et à réduire les coûts assumés par les parties. Premièrement, le *Règlement sur les marques de commerce* facilitera la communication entre les parties en autorisant ces dernières à avoir recours à des services de messagerie et à d'autres moyens à propos desquels elles se sont entendues. Deuxièmement, les droits actuellement exigés des clients pour la modification du registre des marques de commerce sont éliminés. Cette modification devrait concerner quelque 17 000 demandes annuellement et permettra aux clients de réaliser des économies pouvant aller jusqu'à 850 000 \$ chaque année. Enfin, l'OPIC n'appliquera plus de taxes (35 \$ par certificat plus d'autres redevances connexes) pour les copies certifiées de certains documents que les clients doivent soumettre à la Cour fédérale lorsqu'ils veulent entamer des procédures judiciaires. Il est difficile de quantifier l'ensemble des économies, car cela dépendra du nombre de procédures relatives aux marques qui seront déposées à la Cour fédérale.

Modifications relatives au Règlement sur les dessins industriels, au Règlement sur les topographies de circuits intégrés et au Règlement sur le droit d'auteur

Le *Règlement sur les dessins industriels*, le *Règlement sur le droit d'auteur* et le *Règlement sur les topographies de circuits intégrés* sont modifiés de manière à permettre à l'OPIC de remettre gratuitement des copies certifiées de certains documents à la Cour fédérale, ce qui réduira le fardeau financier des titulaires et des demandeurs désireux de défendre leurs droits.

Les règles de correspondance relatives à la réception du courrier dans le *Règlement sur les topographies de circuits intégrés* sont modifiées et autoriseront désormais, outre les modes de livraison actuellement prévus, la correspondance transmise par différents modes de communication. La modification vise à moderniser les dispositions pertinentes.

Alternatives

CIPO has considered the following options:

a) Small Entity Regime**Option 1. Do not adopt the amendments (status quo)**

This would leave the small entity regime in the *Patent Rules* unchanged. However, since the *Dutch Industries* court decision, patent applicants/holders have been reluctant to take advantage of the financial incentive given to small entities. The risk of losing rights to a patent if challenged in court over the uncertainty of the small entity regime is too high. The status quo would therefore continue to discourage small entities from taking advantage of the regime specifically aimed at encouraging those with limited financial means to use the patent system.

Option 2. Abolish the small entity regime

The small entity regime was created as an incentive for small businesses and universities to seek patent rights and capitalize on these rights thereafter. Similarly, the Government of Canada has created numerous programs, such as the Small Business Financing Program and Technology Partnership Canada, to ensure that small businesses and universities thrive. Abolishing the small entity regime would therefore not be in line with the Government of Canada's general goal of providing assistance to small businesses and universities.

b) Other amendments**Option: Status quo**

The amendments are in line with the government's initiative on smart regulation and the PRBI by, among other things, streamlining procedures, removing the necessity to file in two different formats, and abolishing formalities that require fee payments. Adopting the status quo would imply that applicants and intellectual property rights holders would continue to face the same administrative burden and bear unnecessary costs.

Benefits and costs**Small entity regime**

The small entity regime represents a cost saving of approximately \$3,000 per patent. Furthermore, an improved small entity regime would bring additional benefits to applicants/patentees such as:

- clearer regulations and processes related to the small entity regime thereby reducing the grounds upon which patent rights could be challenged on the basis of an incorrectly paid fee;
- a more user-friendly, fair and flexible small entity regime with a clear definition of who can claim small entity status and what must be filed in order to benefit from paying reduced fees; and
- a comprehensive relief mechanism available to those who incorrectly and inadvertently pay small entity fees.

Solutions envisagées

L'OPIC a examiné les options suivantes :

a) Régime des petites entités**Option 1. Statu quo**

Si cette option était retenue, le régime des petites entités des *Règles sur les brevets* resterait inchangé. Toutefois, depuis la décision rendue par les tribunaux dans l'affaire *Dutch Industries*, les demandeurs/titulaires de brevet hésitent à se prévaloir de l'incitatif financier octroyé aux petites entités. En raison de l'incertitude entourant le régime des petites entités, le risque de perdre les droits liés à un brevet en cas de contestation devant les tribunaux est trop grand. Le statu quo continuerait donc à ne pas inciter les petites entités à se prévaloir des avantages du régime précisément conçu pour encourager les entités aux moyens limités à utiliser le régime des brevets.

Option 2. Abolir le régime des petites entités

Le régime des petites entités a été créé afin d'inciter les petites entreprises et les universités à demander les droits conférés par les brevets et à tirer ensuite parti de ces droits. De même, le gouvernement du Canada a créé de nombreux programmes, comme le Programme de financement des petites entreprises et Partenariat technologique Canada, pour faire en sorte que les petites entreprises et les universités prospèrent. L'abolition du régime des petites entités ne serait donc pas conforme à l'objectif général du gouvernement du Canada, qui consiste à prêter main-forte aux petites entreprises et aux universités.

b) Autres modifications**Option : Statu quo**

Les modifications sont conformes aux initiatives du gouvernement concernant la réglementation intelligente et l'allégement du fardeau de la paperasserie; en effet, elles visent, entre autres choses, à rationaliser les procédures, à supprimer la nécessité de produire un dossier dans deux formats différents et à abolir des formalités exigeant le paiement de taxes. S'en tenir au statu quo signifierait que les titulaires et les demandeurs de brevet devraient continuer à supporter le même fardeau administratif et à assumer les mêmes frais superflus.

Avantages et coûts**Régime des petites entités**

Le régime des petites entités se traduit par une économie d'environ 3 000 \$ par brevet. Une fois amélioré, le régime procurera les avantages additionnels suivants aux demandeurs/titulaires de brevet :

- des règles et un processus plus clairs concernant le régime des petites entités, ce qui réduira les motifs de contestation de la validité d'un brevet pour paiement erroné de taxes;
- un régime des petites entités plus facile à utiliser, plus équitable et plus souple, qui comprendra une définition claire des entités habilitées à s'en prévaloir et une énumération claire des documents à produire afin de payer moins de taxes;
- un mécanisme de redressement général mis à la disposition des entreprises qui, par erreur ou par inadvertance, ont acquitté des taxes applicables aux petites entités.

The loss in potential revenues for CIPO would be managed within its operations.

Other amendments

Changes to the *Patent Rules, Trade-marks Regulations (1996), Copyright Regulations, Industrial Design Regulations* and *Integrated Circuit Topography Regulations* will improve the IP regulatory regime, making it more user-friendly, cost-effective and responsive to clients' needs by:

- clarifying existing office practices and streamlining processes for the trade-marks opposition process thereby reducing both the time and expense incurred by applicants, as well as reducing the administrative handling of opposition cases;
- harmonizing certain technical requirements with international standards, thereby reducing duplication and client workload;
- eliminating the fee for making amendments to the trade-mark register (this will affect about 17,000 applications resulting in savings to clients of approximately \$0.85 million per year);
- modifying the requirement that applicants register with CIPO evidence of transfers and changes in name in instances where an applicant is not the inventor will impact about 37,000 applicants resulting in savings to clients of approximately \$3.7 million per year; and
- eliminating the fee for certified copies of documents to the Federal Court resulting in monetary savings to clients involved in trade-marks, industrial designs, integrated circuit topography and copyright disputes.

Consultation

On December 23, 2006, proposed amendments were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, Vol. 140, No. 5, thereby initiating a formal 30-day consultation period. The pre-publication was preceded by a three-week public consultation via CIPO's web site in May 2006 which led to a few adjustments such as the issue of "lost mail" by courier companies, the clarification of when service is deemed effected on the opposing party and the clarification that increasing the scope of patent protection when amending a sequence listing is not permitted.

The *Canada Gazette* pre-publication elicited 10 submissions that, in general, supported the proposed amendments. Some of the comments received were taken into account, resulting in a slight amendment to the Rules and Regulations as pre-published. Instead of the coming into force on the day they are registered, the *Regulations amending the Trade-marks Regulations (1996)*, the *Regulations amending the Industrial Design Regulations*, the *Regulations amending the Copyright Regulations*, the *Regulations amending the Integrated Circuit Topography Regulations* come into force 30 days after the day on which they are registered except for sections 4 to 6, 8 and 9 of the *Regulations amending the Trade-marks Regulations (1996)*, where the date of the coming

Le manque à gagner pour l'OPIC sera géré dans le cadre de ses opérations.

Autres modifications

Les modifications relatives aux *Règles sur les brevets*, au *Règlement sur les marques de commerce (1996)*, au *Règlement sur le droit d'auteur*, au *Règlement sur les dessins industriels* et au *Règlement sur les topographies de circuits intégrés* amélioreront le régime réglementaire de la propriété intellectuelle et le rendront plus facile à employer, plus économique et mieux adapté aux besoins des clients :

- en précisant les pratiques administratives existantes et en rationalisant les procédures d'opposition relatives aux marques de commerce, procurant ainsi des économies de temps et d'argent aux parties, tout en réduisant le traitement administratif des cas d'opposition;
- en adaptant certaines exigences techniques aux normes internationales, réduisant ainsi les dédoublements et la charge de travail des clients;
- en éliminant la taxe pour faire modifier le registre des marques de commerce (cette mesure devrait concerner quelque 17 000 demandes et se traduire par des économies d'environ 850 00 \$ par année);
- en modifiant l'exigence faite aux demandeurs de brevet d'enregistrer auprès de l'OPIC la preuve d'un transfert et d'un changement de nom lorsque le demandeur n'est pas l'inventeur (cette mesure devrait concerner quelque 37 000 demandeurs et se traduire par des économies d'environ 3,7 millions de dollars par année); et
- en éliminant la taxe à payer à la Cour fédérale pour des copies certifiées de certains documents (cette mesure devrait se traduire par des économies d'argent pour les clients qui sont parties à des litiges ayant trait aux marques de commerce, aux dessins industriels, aux topographies de circuits intégrés ou aux droits d'auteur).

Consultations

Le 23 décembre 2006, les modifications proposées ont fait l'objet d'une publication au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I, vol. 140, n° 5, marquant ainsi le lancement d'une période de consultation officielle de 30 jours. Avant la publication préalable, en mai 2006, une campagne de consultations publiques de trois semaines a été menée sur le site Web de l'OPIC, suite à laquelle quelques ajustements ont été apportés, par exemple sur la question du « courrier perdu » par les sociétés de messagerie. En outre, des précisions ont été apportées sur la question de savoir à quel moment un document est réputé avoir été signifié à l'autre partie et sur le fait que le demandeur n'est pas autorisé à élargir la portée du brevet lorsqu'il modifie un listage de séquences.

Suite à la publication au préalable dans la *Gazette du Canada*, dix mémoires généralement favorables à la proposition ont été déposés. Certaines des observations reçues ont été prises en compte et une légère modification a été apportée à la version des règles et des règlements ayant fait l'objet d'une publication préalable. Au lieu d'entrer en vigueur à la date de leur enregistrement, le *Règlement modifiant le Règlement sur les marques de commerce (1996)*, le *Règlement modifiant le Règlement sur les dessins industriels*, le *Règlement modifiant le Règlement sur le droit d'auteur* et le *Règlement modifiant le Règlement sur les topographies de circuits intégrés* prendront effet 30 jours suivant la date à laquelle ils sont enregistrés, à l'exception des articles

into force will be October 1, 2007. These changes are necessary to allow sufficient time to implement the modifications to CIPO's electronic system and to respond to IPIC's request to be consulted on CIPO's practice regarding extensions of time to file evidence in opposition proceedings.

The department also received divergent views on the "small entity regime". On the one hand, the Intellectual Property Institute of Canada (IPIC), a professional organization whose members include a large majority of patent agents, submitted that the small entity provisions should be repealed and replaced by other means of financial assistance for small businesses (e.g. refundable tax credits). On the other hand, the department received comments from an individual stakeholder endorsing the government's initiative to maintain the regime in place, an opinion reflected by the Canadian Federation of Independent Businesses (CFIB), an organization representing 105,000 small and medium-sized business owners, in the initial May 2006 consultation. In keeping with the overall strategy to help small entities and universities, the intention is to maintain the policy that the government introduced in 1985 to entice small entities and universities to use the patent system. IPIC's suggestion as to the tax credits is noteworthy but it falls outside the scope of this regulatory initiative.

Divergent views were also received on the definition of "small entity". IPIC, for one, submitted that the proposed definition is unclear. It further pointed out that Rules 3.01(3) and 3.02(2) contain inconsistent definitions. However, an individual stakeholder, a member of IPIC, submitted that the definition should not be legislatively complex, which reflects CFIB's position, in the initial consultation, that favours simplicity in order for entrepreneurs to understand. That same individual further submitted that the government has added an unnecessary element (i.e. whether or not the applicant/patentee is controlled by a regular entity) to the definition. For clarity and simplicity to users, a general definition of a 'small entity' is preferred instead of a long list of what should or should not be covered under the regime. The new element of control, as pointed by the stakeholder, is to ensure that those who are not entitled to claim small entity status do not avail themselves of the discount. As for the inconsistency in Rules 3.01(3) and 3.02(2), the definitions, albeit different, are not inconsistent as they are intended to apply to different situations.

IPIC also expressed concerns regarding the Commissioner's discretionary power with respect to the granting of extensions of time under the relief mechanism. They feel that the granting of an extension of time in order to correct past fee payments should be granted automatically once all of the formal requirements have been met. The department considers that, without this discretion, the Commissioner would not have the possibility to intervene in the rare event of patentees/applicants abusing the relief mechanism by systematically paying small entity fees when they should have paid the standard fees.

The department received some comments on the procedure to claim 'small entity' status. One comment was that the proposal

4 à 6, 8 et 9 du *Règlement modifiant le Règlement sur les marques de commerce (1996)*, qui prendront effet le 1^{er} octobre 2007. Grâce à ces ajustements, l'OPIC disposera du temps nécessaire pour mettre en œuvre les modifications dans son système électronique et pour répondre à la demande de l'Institut de la propriété intellectuelle du Canada (IPIC), qui a souhaité être consulté sur la pratique de l'OPIC relative aux prorogations de délai pour le dépôt de la preuve dans les procédures d'opposition.

Le ministère a également reçu des avis différents concernant le « régime de petite entité ». D'une part, l'IPIC, une organisation professionnelle qui réunit une grande majorité des agents de brevets, a fait valoir que les dispositions sur le régime des petites entités devaient être abrogées et remplacées par d'autres formes d'aide financière aux petites entreprises (crédits d'impôt remboursables). D'autre part, le ministère a reçu, lors de la première période de consultation en mai 2006, le mémoire d'un intervenant qui appuie l'initiative du gouvernement de maintenir le régime en place, opinion partagée par la Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (FCEI), une organisation représentant les propriétaires de 105 000 petites et moyennes entreprises. Conformément à la stratégie générale qui consiste à aider les petites et moyennes entreprises et les universités, l'OPIC a l'intention de maintenir la politique adoptée par le gouvernement en 1985, à savoir inciter les petites entités et les universités à utiliser le régime des brevets. La proposition de l'IPIC d'offrir des crédits d'impôt est intéressante, mais elle dépasse le cadre de la présente initiative réglementaire.

La définition de « petite entité » a également donné lieu à des points de vue divergents. Par exemple, l'IPIC est d'avis que la définition proposée n'est pas claire. Il soutient que les paragraphes 3.01(3) et 3.02(2) des *Règles* contiennent des définitions contradictoires. Toutefois, un intervenant, membre de l'IPIC, a fait valoir que la définition prévue dans la Loi ne devait pas être complexe, ce qui rejoint l'opinion exprimée par la FCEI lors des premières consultations, à savoir qu'il est préférable de miser sur la simplicité pour assurer une bonne compréhension de la définition par les chefs d'entreprise. Ce même intervenant a soutenu que le gouvernement avait ajouté à la définition un élément inutile (concernant le contrôle du demandeur/titulaire par une grande entité). Par souci de clarté et de simplicité, il est préférable d'adopter une définition générale de « petite entité » au lieu d'établir une longue liste de catégories d'entreprises admissibles ou non au régime des petites entreprises. Le nouvel élément relatif au contrôle, tel que souligné par l'intervenant, vise à faire en sorte que ceux qui ne sont pas habilités à se prévaloir du statut de petite entreprise ne bénéficient pas de la réduction de taxe. En ce qui concerne la contradiction entre les paragraphes 3.01(3) et 3.02(2) des *Règles*, les définitions, quoique différentes, ne sont pas incompatibles puisqu'elles s'appliquent à des situations différentes.

L'IPIC a également exprimé son inquiétude en ce qui concerne le pouvoir discrétionnaire du commissaire d'octroyer des prorogations de délai dans le cadre du mécanisme de redressement. L'IPIC pense que la prorogation de délai pour effectuer un paiement correctif devrait être accordée automatiquement dès qu'il satisfait à toutes les exigences officielles. Le ministère estime qu'en l'absence d'un tel pouvoir discrétionnaire, le commissaire n'aurait pas la possibilité d'intervenir dans les rares cas où un titulaire/demandeur abuse du mécanisme de redressement en payant systématiquement les taxes applicables aux petites entités alors qu'il est assujéti au régime d'application générale.

Le ministère a reçu quelques observations concernant la procédure qui permet de revendiquer le statut de « petite entité ». Un

puts a burden on 'small entities' as applicants need to fill out a declaration. As the regime provides a 50 percent reduction in certain fees, it is a minimal formality to inform CIPO that the applicant is entitled to pay fees at the small entity level. It should be noted that applicants will only be required to submit one small entity declaration. Once a small entity declaration is submitted to CIPO, it will remain on file throughout the life of the patent. Finally, CIPO will follow IPIC's recommendation and advise applicants of the requirement to file a declaration when claiming 'small entity' status.

With respect to the proposed amendments to the *Trade-marks Regulations (1996)*, CIPO received one submission from IPIC which acknowledges the government's efforts in adopting its earlier recommendations. However, IPIC requested that CIPO clarify its position relating to its practice regarding extensions of time to file evidence in opposition proceedings. CIPO is already discussing with IPIC on amendments to its practices.

As for the proposed amendments to the *Copyright Regulations*, IPIC supported the government's initiative. While the Canadian Motion Picture Distributors Association and the Canadian Recording Industry Association generally supported the proposed amendments, they requested further amendments to ensure that duplicate certificates issued by CIPO be free of charge. As they rightfully pointed out, these certificates are currently free of charge. However, should the government decide to charge a fee at a later date, it will hold consultations on this subject.

There was consensus on the proposed amendments to the *Industrial Design Regulations* and to the *Integrated Circuit Topography Regulations*.

Finally, the department received comments that were not within the purview of the proposed amendments. IPIC submitted that electronic copy of sequence listings must be afforded the same level of protection as paper copies. The department recognizes the importance of keeping the documents safe from the threat of being tampered with and will strive through its office practice to improve its information technology systems to assuage IPIC's concerns. Another stakeholder expressed concerns regarding adopting PCT practices, which prefer applications to be submitted in the English language. The proposal is simply adopting international norms to reduce the regulatory burden to businesses. Also, IPIC recommended that the *Patent Rules* be amended to reduce fees for lengthy sequence listings and to address the confusion related to multiple abandonments. These issues are not part of this package and would require a separate review.

Compliance and enforcement

These Rules would be enforced by application of existing provisions in the *Patent Act*, *Trade-marks Act*, *Industrial Design Act*, *Integrated Circuit Topography Act* and *Copyright Act*.

There would be no additional compliance and enforcement costs required to monitor and enforce these regulatory changes.

des intervenants a notamment fait remarquer que la proposition impose un fardeau aux « petites entités » en les obligeant à remplir une déclaration. Étant donné que le régime prévoit une réduction de taxe de 50 p. 100, l'obligation d'informer l'OPIC que le demandeur est admissible au régime des petites entreprises n'est qu'une simple formalité. Soulignons que le demandeur ne devra produire qu'une seule déclaration de petite entité. Une fois que cette déclaration aura été soumise à l'OPIC, elle demeurera au dossier pendant toute la durée de vie du brevet. Enfin, l'OPIC suivra la recommandation de l'IPIC et informera les demandeurs qu'ils doivent déposer une déclaration pour se prévaloir du statut de « petite entité ».

En ce qui concerne les modifications proposées relativement au *Règlement sur les marques de commerce (1996)*, l'OPIC a reçu un mémoire de l'IPIC dans lequel ce dernier prend acte que le gouvernement a tenu compte de ses premières recommandations. Toutefois, l'IPIC demande que l'OPIC précise sa position en ce qui concerne sa pratique d'octroyer des prorogations de délai pour le dépôt de la preuve dans les procédures d'opposition. L'OPIC est déjà en pourparlers avec l'IPIC en vue de modifier ses pratiques.

Quant aux modifications proposées relativement au *Règlement sur le droit d'auteur*, l'IPIC appuie l'initiative du gouvernement. Bien que l'Association canadienne des distributeurs de films (ACDF) et l'Association de l'industrie canadienne de l'enregistrement soient généralement d'accord avec les modifications proposées, elles réclament des modifications additionnelles afin que l'OPIC délivre les duplicatas gratuitement. Comme elles le soulignent à juste titre, ces duplicatas sont déjà délivrés sans frais. Toutefois, si le gouvernement décidait éventuellement d'imposer des frais pour les duplicatas, il lancerait des consultations publiques sur la question.

Les modifications proposées concernant le *Règlement sur les dessins industriels* et le *Règlement sur les topographies de circuits intégrés* ont été bien accueillies par tous les intéressés.

Enfin, le ministère a reçu des observations qui ne concernaient pas les modifications proposées. L'IPIC a fait valoir que la copie électronique des listages de séquences méritait le même niveau de protection que les copies papier. Le ministère reconnaît l'importance de protéger les documents de tout risque d'altération et, dans le cadre des pratiques de l'OPIC, il s'efforcera d'améliorer ses systèmes de technologie de l'information de manière à répondre aux préoccupations de l'IPIC. Un autre intervenant a exprimé ses inquiétudes concernant l'adoption des pratiques du PCT, aux termes desquelles l'anglais est la langue de prédilection pour les demandes de brevet. La proposition prévoit simplement l'adoption des normes internationales en vue de réduire le fardeau réglementaire des entreprises. Par ailleurs, l'IPIC recommande que les *Règles sur les brevets* soient modifiées de façon à réduire les taxes applicables aux longs listages de séquences et d'éliminer la confusion liée aux abandons multiples. Ces questions ne sont pas visées par la présente initiative réglementaire et devront faire l'objet d'un examen distinct.

Respect et exécution

La présente réglementation sera mise en œuvre par l'application des dispositions des lois suivantes : la *Loi sur les brevets*, la *Loi sur les marques de commerce*, la *Loi sur les dessins industriels*, la *Loi sur les topographies de circuits intégrés* et la *Loi sur le droit d'auteur*.

La mise en œuvre des présentes modifications réglementaires et la surveillance du respect de ces modifications n'entraîneront aucuns frais additionnels.

Contact

Denis Wong
A/Chief, Legislative
Regulatory and Policy Affairs
Corporate Strategies Branch
Canadian Intellectual Property Office
Place du Portage, Phase II
50 Victoria Street, Room 4023B
Gatineau, Quebec
K1A 0C9
Telephone: 819-934-4257
Fax: 819-997-5052
Email: wong.denis@ic.gc.ca

Personne-ressource

Denis Wong
Chef intérimaire
Affaires législatives, réglementaires et politiques
Direction des stratégies organisationnelles
Office de la propriété intellectuelle du Canada
Place du Portage, Phase II
50, rue Victoria, bureau 4023B
Gatineau (Québec)
K1A 0C9
Téléphone : 819-934-4257
Télécopieur : 819-997-5052
Courriel : wong.denis@ic.gc.ca

Registration
SOR/2007-91 May 3, 2007

TRADE-MARKS ACT

Regulations Amending the Trade-marks Regulations (1996)

P.C. 2007-706 May 3, 2007

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Industry, pursuant to section 65^a of the *Trade-marks Act*, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Trade-marks Regulations (1996)*.

REGULATIONS AMENDING THE TRADE-MARKS REGULATIONS (1996)

AMENDMENTS

1. The long title of the *Trade-marks Regulations (1996)*¹ is replaced by the following:

TRADE-MARKS REGULATIONS

2. Section 1 of the Regulations and the heading before it are repealed.

3. Section 37 of the Regulations is replaced by the following:

37. (1) Any statement or other material required to be served on a party in an opposition proceeding under section 38 of the Act or these Regulations may be served on the party or their trade-mark agent or representative for service

- (a) by personal service;
- (b) by registered mail;
- (c) by courier; or
- (d) in any other manner with the consent of the party or their agent.

(2) For the purposes of subsection (1), unless the parties are agreed otherwise, if the party being served has appointed a trade-mark agent or has named a representative for service, service shall be effected on that agent or that representative for service.

(3) If service is effected by registered mail, service is deemed to be effected on the later of

- (a) the date of mailing of the statement or material, and
- (b) the day on which the party effecting service submits to the Registrar a notice in accordance with subsection (6).

(4) If service is effected by courier, service is deemed to be effected on the later of

- (a) the date of delivery of the statement or material to the courier, and
- (b) the day on which the party effecting service submits to the Registrar a notice in accordance with subsection (6).

Enregistrement
DORS/2007-91 Le 3 mai 2007

LOI SUR LES MARQUES DE COMMERCE

Règlement modifiant le Règlement sur les marques de commerce (1996)

C.P. 2007-706 Le 3 mai 2007

Sur recommandation du ministre de l'Industrie et en vertu de l'article 65^a de la *Loi sur les marques de commerce*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les marques de commerce (1996)*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES MARQUES DE COMMERCE (1996)

MODIFICATIONS

1. Le titre intégral du *Règlement sur les marques de commerce (1996)*¹ est remplacé par ce qui suit :

RÈGLEMENT SUR LES MARQUES DE COMMERCE

2. L'article 1 du même règlement et l'intertitre le précédant sont abrogés.

3. L'article 37 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

37. (1) Toute déclaration ou autre pièce dont la signification à une partie est exigée dans une procédure d'opposition en vertu de l'article 38 de la Loi ou du présent règlement peut être signifiée à la partie ou à son agent de marques de commerce ou son représentant pour signification selon l'un des modes suivants :

- a) par signification à personne;
- b) par courrier recommandé;
- c) par service de messagerie;
- d) par tout autre mode auquel consent la partie ou son agent.

(2) Si la partie a nommé un agent de marques de commerce ou un représentant pour signification, la signification est faite à cet agent ou à ce représentant à moins que les parties n'en conviennent autrement.

(3) Dans le cas où la signification est faite par courrier recommandé, elle est présumée avoir été faite à la date de mise à la poste ou à la date à laquelle la partie procédant à la signification soumet au registraire un avis conformément au paragraphe (6), selon celle de ces deux dates qui est postérieure à l'autre.

(4) Dans le cas où la signification est faite par service de messagerie, elle est présumée avoir été faite à la date de remise à ce service ou à la date à laquelle la partie procédant à la signification soumet au registraire un avis conformément au paragraphe (6), selon celle de ces deux dates qui est postérieure à l'autre.

^a S.C. 1994, c. 47, s. 201

¹ SOR/96-195

^a L.C. 1994, ch. 47, art. 201

¹ DORS/96-195

(5) If service is effected by personal service or in any other manner with the consent of the party or their agent, service is deemed to be effected on the later of

- (a) the date of delivery of the statement or material to the person being served, and
- (b) the day on which the party effecting service submits to the Registrar a notice in accordance with subsection (6).

(6) The party effecting service shall notify the Registrar of the manner of service and

- (a) in the case of service by registered mail, the date of mailing of the statement or material;
- (b) in the case of service by courier, the date of delivery of the statement or material to the courier; or
- (c) in any other case, the date of delivery of the statement or material to the person being served.

4. Section 39 of the Regulations is replaced by the following:

39. Within two months after a copy of a statement of opposition has been forwarded to an applicant under subsection 38(5) of the Act, the applicant shall file a counter statement with the Registrar and serve a copy of the counter statement on the opponent.

5. The portion of subsection 41(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

41. (1) Within four months after service of the counter statement, the opponent shall

6. The portion of subsection 42(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

42. (1) Within four months after service of the opponent's evidence or statement referred to in paragraph 41(1)(a), the applicant shall

7. Section 53 of the Regulations is replaced by the following:

53. (1) Any statement or other material required to be served on a party in an objection proceeding under section 11.13 of the Act or these Regulations may be served on the party or their trade-mark agent or representative for service

- (a) by personal service;
- (b) by registered mail;
- (c) by courier; or
- (d) in any other manner with the consent of the party or their agent.

(2) For the purposes of subsection (1), unless the parties are agreed otherwise, if the party being served has appointed a trade-mark agent or has named a representative for service, service shall be effected on that agent or that representative for service.

(3) If service is effected by registered mail, service is deemed to be effected on the later of

- (a) the date of mailing of the statement or material, and
- (b) the day on which the party effecting service submits to the Registrar a notice in accordance with subsection (6).

(4) If service is effected by courier, service is deemed to be effected on the later of

- (a) the date of delivery of the statement or material to the courier, and
- (b) the day on which the party effecting service submits to the Registrar a notice in accordance with subsection (6).

(5) Dans le cas où la signification est faite par signification à personne ou par tout autre mode auquel consent la partie ou son agent, elle est présumée avoir été faite à la date de livraison de la déclaration ou autre pièce au destinataire ou à la date à laquelle la partie procédant à la signification soumet au registraire un avis conformément au paragraphe (6), selon celle de ces deux dates qui est postérieure à l'autre.

(6) La partie procédant à la signification avise le registraire du mode de signification et :

- a) dans le cas où la signification est faite par courrier recommandé, de la date de mise à la poste de la déclaration ou autre pièce;
- b) dans le cas où la signification est faite par service de messagerie, de la date de remise à ce service;
- c) dans tout autre cas, de la date de livraison de la déclaration ou autre pièce au destinataire.

4. L'article 39 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

39. Dans les deux mois suivant l'envoi, conformément au paragraphe 38(5) de la Loi, d'une copie de la déclaration d'opposition au requérant, celui-ci produit au bureau du registraire une contre-déclaration et en signifie copie à l'opposant.

5. Le passage du paragraphe 41(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

41. (1) Dans les quatre mois suivant la signification de la contre-déclaration, l'opposant :

6. Le passage du paragraphe 42(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

42. (1) Dans les quatre mois suivant la signification de la preuve de l'opposant ou de la déclaration visée à l'alinéa 41(1)a), le requérant :

7. L'article 53 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

53. (1) Toute déclaration ou autre pièce dont la signification à une partie est exigée dans une procédure d'opposition en vertu de l'article 11.13 de la Loi ou du présent règlement peut être signifiée à la partie ou à son agent de marques de commerce ou son représentant pour signification selon l'un des modes suivants :

- a) par signification à personne;
- b) par courrier recommandé;
- c) par service de messagerie;
- d) par tout autre mode auquel consent la partie ou son agent.

(2) Si la partie a nommé un agent de marques de commerce ou un représentant pour signification, la signification est faite à cet agent ou à ce représentant à moins que les parties n'en conviennent autrement.

(3) Dans le cas où la signification est faite par courrier recommandé, elle est présumée avoir été faite à la date de mise à la poste ou à la date à laquelle la partie procédant à la signification soumet au registraire un avis conformément au paragraphe (6), selon celle de ces deux dates qui est postérieure à l'autre.

(4) Dans le cas où la signification est faite par service de messagerie, elle est présumée avoir été faite à la date de remise à ce service ou à la date à laquelle la partie procédant à la signification soumet au registraire un avis conformément au paragraphe (6), selon celle de ces deux dates qui est postérieure à l'autre.

(5) If service is effected by personal service or in any other manner with the consent of the party or their agent, service is deemed to be effected on the later of

- (a) the date of delivery of the statement or material to the person being served, and
- (b) the day on which the party effecting service submits to the Registrar a notice in accordance with subsection (6).

(6) The party effecting service shall notify the Registrar of the manner of service and

- (a) in the case of service by registered mail, the date of mailing of the statement or material;
- (b) in the case of service by courier, the date of delivery of the statement or material to the courier; or
- (c) in any other case, the date of delivery of the statement or material to the person being served.

8. The portion of subsection 55(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

55. (1) For the application of subsection 11.13(5) of the Act, within four months after service of the counter statement, the objector

9. The portion of section 56 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

56. (1) Within four months after service of the objector's evidence or statement referred to in paragraph 55(1)(a), the responsible authority

10. Item 5 of the schedule to the Regulations is repealed.

11. Item 13 of the schedule to the Regulations is repealed.

12. Items 16 and 17 of the schedule to the Regulations are replaced by the following:

16. A certified copy in paper form of a document, other than a certified copy made under subsection 60(1) of the Act or Rule 318 or 350 of the *Federal Courts Rules*:

- (a) for each certification..... \$35
- (b) plus, for each page..... 1

17. A certified copy in electronic form of a document, other than a certified copy made under subsection 60(1) of the Act or Rule 318 or 350 of the *Federal Courts Rules*:

- (a) for each certification..... 35
- (b) plus, for each trade-mark to which the request relates 10

TRANSITIONAL PROVISIONS

13. (1) Opposition proceedings relating to an application for the registration of a trade-mark that was advertised in the *Trade-marks Journal* before October 1, 2007 shall be conducted in accordance with sections 39, 41 and 42 of the *Trade-marks Regulations*, previously the *Trade-marks Regulations (1996)*, as they read on September 30, 2007.

(2) If an application for the registration of a trade-mark is advertised with an error and then advertised with a correction, the date of the advertisement with the correction is deemed to be the date of the advertisement for the purpose of subsection (1).

(5) Dans le cas où la signification est faite par signification à personne ou par tout autre mode auquel consent la partie ou son agent, elle est présumée avoir été faite à la date de livraison de la déclaration ou autre pièce au destinataire ou à la date à laquelle la partie procédant à la signification soumet au registraire un avis conformément au paragraphe (6), selon celle de ces deux dates qui est postérieure à l'autre.

(6) La partie procédant à la signification avise le registraire du mode de signification et :

- a) dans le cas où la signification est faite par courrier recommandé, de la date de mise à la poste de la déclaration ou autre pièce;
- b) dans le cas où la signification est faite par service de messagerie, de la date de remise à ce service;
- c) dans tout autre cas, de la date de livraison de la déclaration ou autre pièce au destinataire.

8. Le passage du paragraphe 55(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

55. (1) Pour l'application du paragraphe 11.13(5) de la Loi, dans les quatre mois suivant la signification de la contre-déclaration, l'opposant :

9. Le passage de l'article 56 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

56. (1) Dans les quatre mois suivant la signification de la preuve de l'opposant ou de la déclaration visée à l'alinéa 55(1)a), l'autorité compétente :

10. L'article 5 de l'annexe du même règlement est abrogé.

11. L'article 13 de l'annexe du même règlement est abrogé.

12. Les articles 16 et 17 de l'annexe du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

16. D'une copie certifiée d'un document sur support papier, autre qu'une copie certifiée faite en application du paragraphe 60(1) de la Loi ou des règles 318 ou 350 des *Règles des Cours fédérales* :

- (a) pour chaque certification..... 35 \$
- (b) pour chaque page..... 1

17. D'une copie certifiée d'un document sous forme électronique, autre qu'une copie certifiée faite en application du paragraphe 60(1) de la Loi ou des règles 318 ou 350 des *Règles des Cours fédérales* :

- (a) pour chaque certification..... 35
- (b) pour chaque marque de commerce visée par la demande... 10

DISPOSITIONS TRANSITOIRES

13. (1) Toute procédure d'opposition concernant une demande d'enregistrement de marque de commerce qui a été annoncée dans le *Journal des marques de commerce* avant le 1^{er} octobre 2007 se déroule conformément aux articles 39, 41 et 42 du *Règlement sur les marques de commerce*, antérieurement appelé *Règlement sur les marques de commerce (1996)*, dans leur version au 30 septembre 2007.

(2) Si une annonce de demande d'enregistrement de marque de commerce contient une erreur et que la demande est par la suite annoncée dans sa forme corrigée, la date de l'annonce dans la forme corrigée devient la date de l'annonce pour l'application du paragraphe (1).

14. Objection proceedings relating to a geographical indication, in respect of which a statement referred to in subsection 11.12(2) of the *Trade-marks Act* was published in the *Canada Gazette* before October 1, 2007, shall be conducted in accordance with sections 55 and 56 of the *Trade-marks Regulations*, previously the *Trade-marks Regulations (1996)*, as they read on September 30, 2007.

COMING INTO FORCE

15. (1) Subject to subsection (2), these Regulations come into force 30 days after the day on which they are registered.

(2) Sections 4 to 6, 8 and 9 come into force on October 1, 2007.

N.B. The Regulatory Impact Analysis Statement for these Regulations appears at page 858, following SOR/2007-90.

14. Toute procédure d'opposition concernant une indication géographique à l'égard de laquelle un énoncé d'intention visé au paragraphe 11.12(2) de la *Loi sur les marques de commerce* a été publié dans la *Gazette du Canada* avant le 1^{er} octobre 2007 se déroule conformément aux articles 55 et 56 du *Règlement sur les marques de commerce*, antérieurement appelé *Règlement sur les marques de commerce (1996)*, dans leur version au 30 septembre 2007.

ENTRÉE EN VIGUEUR

15. (1) Sous réserve du paragraphe (2), le présent règlement entre en vigueur trente jours après la date de son enregistrement.

(2) Les articles 4 à 6, 8 et 9 entrent en vigueur le 1^{er} octobre 2007.

N.B. Le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation de ce règlement se trouve à la page 858, suite au DORS/2007-90.

Registration
SOR/2007-92 May 3, 2007

INDUSTRIAL DESIGN ACT

Regulations Amending the Industrial Design Regulations

P.C. 2007-707 May 3, 2007

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Industry, pursuant to section 25^a of the *Industrial Design Act*, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Industrial Design Regulations*.

Enregistrement
DORS/2007-92 Le 3 mai 2007

LOI SUR LES DESSINS INDUSTRIELS

Règlement modifiant le Règlement sur les dessins industriels

C.P. 2007-707 Le 3 mai 2007

Sur recommandation du ministre de l'Industrie et en vertu de l'article 25^a de la *Loi sur les dessins industriels*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les dessins industriels*, ci-après.

REGULATIONS AMENDING THE INDUSTRIAL DESIGN REGULATIONS

AMENDMENTS

1. Items 7 and 8 of Schedule 2 to the *Industrial Design Regulations*¹ are replaced by the following:

Item	Column 1 Service	Column 2 Fees (\$)
7.	Providing a certified copy in paper form of a document, other than a certified copy made under Rule 318 or 350 of the <i>Federal Courts Rules</i> , (a) for each certification (b) plus, for each page.....	35.00 1.00
8.	Providing a certified copy in electronic form of a document, other than a certified copy made under Rule 318 or 350 of the <i>Federal Courts Rules</i> , (a) for each certification (b) plus, for each design to which the request relates	35.00 10.00

COMING INTO FORCE

2. These Regulations come into force 30 days after the day on which they are registered.

N.B. The Regulatory Impact Analysis Statement for these Regulations appears at page 858, following SOR/2007-90.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES DESSINS INDUSTRIELS

MODIFICATIONS

1. Les articles 7 et 8 de l'annexe 2 du *Règlement sur les dessins industriels*¹ sont remplacés par ce qui suit :

Article	Colonne 1 Service	Colonne 2 Droits (\$)
7.	Fourniture d'une copie certifiée d'un document sur support papier, autre qu'une copie certifiée faite en application des règles 318 ou 350 des <i>Règles des Cours fédérales</i> : a) pour chaque certification b) pour chaque page.....	35,00 1,00
8.	Fourniture d'une copie certifiée d'un document sous forme électronique, autre qu'une copie certifiée faite en application des règles 318 ou 350 des <i>Règles des Cours fédérales</i> : a) pour chaque certification b) pour chaque dessin visé par la demande.....	35,00 10,00

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent règlement entre en vigueur trente jours après la date de son enregistrement.

N.B. Le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation de ce règlement se trouve à la page 858, suite au DORS/2007-90.

^a S.C. 1193, c. 44, s. 170
¹ SOR/99-460

^a L.C. 1993, ch. 44, art. 170
¹ DORS/99-460

Registration
SOR/2007-93 May 3, 2007

Enregistrement
DORS/2007-93 Le 3 mai 2007

COPYRIGHT ACT

LOI SUR LE DROIT D'AUTEUR

Regulations Amending the Copyright Regulations

Règlement modifiant le Règlement sur le droit d'auteur

P.C. 2007-708 May 3, 2007

C.P. 2007-708 Le 3 mai 2007

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Industry, pursuant to section 59^a of the *Copyright Act*, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Copyright Regulations*.

Sur recommandation du ministre de l'Industrie et en vertu de l'article 59^a de la *Loi sur le droit d'auteur*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur le droit d'auteur*, ci-après.

REGULATIONS AMENDING THE COPYRIGHT REGULATIONS

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LE DROIT D'AUTEUR

AMENDMENTS

MODIFICATIONS

1. Items 5 and 6 of the schedule to the *Copyright Regulations*¹ are replaced by the following:

1. Les articles 5 et 6 de l'annexe du *Règlement sur le droit d'auteur*¹ sont remplacés par ce qui suit :

Item	Column 1 Service	Column 2 Fees (\$)
5.	Providing a certified copy in paper form of a document, other than a certified copy made under Rule 318 or 350 of the <i>Federal Courts Rules</i> , (a) for each certification..... (b) plus, for each page.....	35 1
6.	Providing a certified copy in electronic form of a document, other than a certified copy made under Rule 318 or 350 of the <i>Federal Courts Rules</i> , (a) for each certification..... (b) plus, for each copyright to which the request relates.....	35 10

Article	Colonne 1 Service	Colonne 2 Taxe (\$)
5.	Fourniture d'une copie certifiée d'un document sur support papier, autre qu'une copie certifiée faite en application des règles 318 ou 350 des <i>Règles des Cours fédérales</i> : a) pour chaque certification b) pour chaque page.....	35 1
6.	Fourniture d'une copie certifiée d'un document sous forme électronique, autre qu'une copie certifiée faite en application des règles 318 ou 350 des <i>Règles des Cours fédérales</i> : (a) pour chaque certification..... (b) pour chaque droit d'auteur visé par la demande	35 10

COMING INTO FORCE

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. These Regulations come into force 30 days after the day on which they are registered.

2. Le présent règlement entre en vigueur trente jours après la date de son enregistrement.

N.B. The Regulatory Impact Analysis Statement for these Regulations appears at page 858, following SOR/2006-90.

N.B. Le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation de ce règlement se trouve à la page 858, suite au DORS/2006-90.

^a S.C. 1993, c. 15, s. 8
¹ SOR/97-457

^a L.C. 1993, ch. 15, art. 8
¹ DORS/97-457

Registration
SOR/2007-94 May 3, 2007

INTEGRATED CIRCUIT TOPOGRAPHY ACT

Regulations Amending the Integrated Circuit Topography Regulations

P.C. 2007-709 May 3, 2007

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Industry, pursuant to section 27 of the *Integrated Circuit Topography Act*^a, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Integrated Circuit Topography Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE INTEGRATED CIRCUIT TOPOGRAPHY REGULATIONS

AMENDMENTS

1. Section 3 of the *Integrated Circuit Topography Regulations*¹ is replaced by the following:

3. (1) Correspondence intended for the Registrar or the Office shall be addressed to the “Registrar of Topographies”.

(2) Correspondence addressed to the Registrar may be physically delivered to the Office during ordinary business hours of the Office and is considered to be received by the Registrar on the day of the delivery.

(3) For the purposes of subsection (2), if the correspondence is physically delivered to the Office outside of its ordinary business hours, it is considered to have been delivered to the Office during ordinary business hours on the day when the Office is next open for business.

(4) Correspondence addressed to the Registrar may be physically delivered to an establishment that is designated by the Registrar in the *Canadian Patent Office Record* as an establishment to which correspondence addressed to the Registrar may be delivered, during ordinary business hours of that establishment, and

(a) if the delivery is made to the establishment on a day that the Office is open for business, the correspondence is considered to be received by the Registrar on that day; and

(b) if the delivery is made to the establishment on a day that the Office is closed for business, the correspondence is considered to be received by the Registrar on the day when the Office is next open for business.

(5) For the purposes of subsection (4), if the correspondence is physically delivered to an establishment outside of ordinary business hours of the establishment, it is considered to have been delivered to that establishment during ordinary business hours on the day when the establishment is next open for business.

(6) Correspondence addressed to the Registrar may be sent at any time by electronic or other means of transmission specified by the Registrar in the *Canadian Patent Office Record*.

Enregistrement
DORS/2007-94 Le 3 mai 2007

LOI SUR LES TOPOGRAPHIES DE CIRCUITS INTÉGRÉS

Règlement modifiant le Règlement sur les topographies de circuits intégrés

C.P. 2007-709 Le 3 mai 2007

Sur recommandation du ministre de l'Industrie et en vertu de l'article 27 de la *Loi sur les topographies de circuits intégrés*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les topographies de circuits intégrés*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES TOPOGRAPHIES DE CIRCUITS INTÉGRÉS

MODIFICATIONS

1. L'article 3 du *Règlement sur les topographies de circuits intégrés*¹ est remplacé par ce qui suit :

3. (1) La correspondance à l'intention du registraire ou du Bureau est adressée au « Registraire des topographies ».

(2) La correspondance adressée au registraire peut être livrée matériellement au Bureau pendant les heures normales d'ouverture et est présumée avoir été reçue par le registraire le jour de la livraison.

(3) Pour l'application du paragraphe (2), la correspondance qui est livrée matériellement au Bureau en dehors des heures normales d'ouverture est présumée avoir été livrée au Bureau pendant les heures normales d'ouverture le jour de la réouverture.

(4) La correspondance adressée au registraire peut être livrée matériellement à tout établissement désigné par celui-ci dans la *Gazette du Bureau des brevets* pour recevoir, pendant les heures normales d'ouverture, livraison de cette correspondance. Les présomptions suivantes s'y appliquent dès lors :

a) si elle est livrée à l'établissement un jour où le Bureau est ouvert au public, elle est présumée avoir été reçue par le registraire le jour de la livraison;

b) si elle est livrée à l'établissement un jour où le Bureau est fermé au public, elle est présumée avoir été reçue par le registraire le jour de la réouverture.

(5) Pour l'application du paragraphe (4), la correspondance qui est livrée matériellement à un établissement en dehors des heures normales d'ouverture est présumée avoir été livrée à cet établissement pendant les heures normales d'ouverture le jour de la réouverture.

(6) La correspondance adressée au registraire peut lui être transmise à toute heure par un mode électronique ou par tout autre mode de transmission qu'il précise dans la *Gazette du Bureau des brevets*.

^a S.C. 1990, c. 37

¹ SOR/93-212

^a L.C. 1990, ch. 37

¹ DORS/93-212

(7) For the purposes of subsection (6), if, according to the local time of the place where the Office is located, the correspondence is delivered on a day when the Office is open for business, it is considered to be received by the Registrar on that day.

(8) For the purposes of subsection (6), if, according to the local time of the place where the Office is located, the correspondence is delivered on a day when the Office is closed for business, it is considered to be received by the Registrar on the day when the Office is next open for business.

2. Section 27 of the Regulations is replaced by the following:

27. If an application has been made to the Federal Court under subsection 24(1) of the Act, the Registrar shall, at the request of any of the parties, transmit to that Court all material on file in the Office relating to the application.

3. Item 6 of the schedule to the Regulations is repealed.

4. Item 8 of the schedule to the Regulations is replaced by the following:

- | | | |
|----|--|-------|
| 8. | Providing a certified copy of a document referred to in subsection 15(2) of the Act, other than a certified copy made under Rule 318 or 350 of the <i>Federal Courts Rules</i> | 50.00 |
|----|--|-------|

COMING INTO FORCE

5. These Regulations come into force 30 days after the day on which they are registered.

N.B. The Regulatory Impact Analysis Statement for these Regulations appears at page 858, following SOR/2007-90.

(7) Pour l'application du paragraphe (6), si, d'après l'heure locale du lieu où est situé le Bureau, la correspondance est livrée un jour où le Bureau est ouvert au public, elle est présumée avoir été reçue par le registraire le jour de la livraison.

(8) Pour l'application du paragraphe (6), si, d'après l'heure locale du lieu où est situé le Bureau, la correspondance est livrée un jour où le Bureau est fermé au public, elle est présumée avoir été reçue par le registraire le jour de la réouverture.

2. L'article 27 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

27. Lorsqu'une demande a été faite à la Cour fédérale conformément au paragraphe 24(1) de la Loi, le registraire doit, sur requête d'une partie, transmettre à cette cour toutes les pièces relatives à la demande qui figurent au dossier du Bureau.

3. L'article 6 de l'annexe du même règlement est abrogé.

4. L'article 8 de l'annexe du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- | | | |
|----|--|----|
| 8. | Fourniture d'une copie certifiée d'un document visé au paragraphe 15(2) de la Loi, autre qu'une copie certifiée faite en application des règles 318 ou 350 des <i>Règles des Cours fédérales</i> | 50 |
|----|--|----|

ENTRÉE EN VIGUEUR

5. Le présent règlement entre en vigueur trente jours après la date de son enregistrement.

N.B. Le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation de ce Règlement se trouve à la page 858, suite au DORS/2007-90.

Registration
SOR/2007-95 May 3, 2007

PILOTAGE ACT

Regulations Amending the Great Lakes Pilotage Regulations

P.C. 2007-710 May 3, 2007

Whereas the Great Lakes Pilotage Authority, pursuant to subsection 20(3) of the *Pilotage Act*, published in the *Canada Gazette*, Part I, on February 24, 2007, a copy of the proposed *Regulations Amending the Great Lakes Pilotage Regulations*, substantially in the form set out in the annexed Regulations;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, Infrastructure and Communities, pursuant to subsection 20(1) of the *Pilotage Act*, hereby approves the annexed *Regulations Amending the Great Lakes Pilotage Regulations*, made on March 27, 2007, by the Great Lakes Pilotage Authority.

REGULATIONS AMENDING THE GREAT LAKES PILOTAGE REGULATIONS

AMENDMENTS

1. Section 1 of the French version of the *Great Lakes Pilotage Regulations*¹ is replaced by the following:

1. *Règlement de pilotage des Grands Lacs*.

2. The Regulations are amended by adding the following after section 8:

Exchange of Pilots at Iroquois Lock

8.1 (1) A ship that is under the conduct of a licensed pilot and is transiting International District No. 1 shall exchange pilots at Iroquois Lock if

(a) in respect of an upbound voyage, the ship takes longer than 1 hour and 16 minutes to transit from Valleyfield Bridge to Calling-In Point No. 7; or

(b) in respect of a downbound voyage, the ship takes longer than 3 hours and 56 minutes to transit from Cape Vincent to Crossover Shoal.

(2) Subsection (1) does not apply if no licensed pilots are available for an exchange at Iroquois Lock.

3. In the French version of the Regulations, the term “Grands lacs” is replaced by the term “Grands Lacs” wherever it occurs in the following provisions:

(a) the definition of “région” in section 2;

(b) subparagraph 4(1)(c)(ii);

(c) subparagraph 4(1)(d)(i); and

(d) subsection 6(2).

¹ C.R.C., c. 1266

Enregistrement
DORS/2007-95 Le 3 mai 2007

LOI SUR LE PILOTAGE

Règlement modifiant le Règlement de pilotage des Grands lacs

C.P. 2007-710 Le 3 mai 2007

Attendu que, conformément au paragraphe 20(3) de la *Loi sur le pilotage*, l'Administration de pilotage des Grands Lacs a publié dans la *Gazette du Canada* Partie I, le 24 février 2007, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement de pilotage des Grands lacs*, conforme en substance au texte ci-après,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et en vertu du paragraphe 20(1) de la *Loi sur le pilotage*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil approuve le *Règlement modifiant le Règlement de pilotage des Grands lacs*, ci-après, pris le 27 mars 2007 par l'Administration de pilotage des Grands Lacs.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

MODIFICATIONS

1. L'article 1 de la version française du *Règlement de pilotage des Grands lacs*¹ est remplacé par ce qui suit :

1. *Règlement de pilotage des Grands Lacs*.

2. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 8, de ce qui suit :

Relève de pilotes à l'écluse Iroquois

8.1 (1) Tout navire qui est sous la conduite d'un pilote breveté et qui transite par la circonscription internationale n° 1 effectue la relève de celui-ci à l'écluse Iroquois si :

a) dans le cas d'un voyage remontant, le transit du navire pour se rendre au point d'appel n° 7 à partir du pont de Valleyfield est d'une durée supérieure à 1 heure 16 minutes;

b) dans le cas d'un voyage descendant, le transit du navire pour se rendre au haut-fond Crossover à partir du cap Vincent est d'une durée supérieure à 3 heures 56 minutes.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas s'il n'y a aucun pilote breveté disponible pour la relève à l'écluse Iroquois.

3. Dans les passages suivants de la version française du même règlement, « Grands lacs » est remplacé par « Grands Lacs » :

a) la définition de « région » à l'article 2;

b) le sous-alinéa 4(1)(c)(ii);

c) le sous-alinéa 4(1)(d)(i);

d) le paragraphe 6(2).

¹ C.R.C., ch. 1266

COMING INTO FORCE

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The Great Lakes Pilotage Authority (the Authority) is responsible for administering, in the interests of safety, an efficient pilotage service within Canadian waters in the province of Quebec, south of the northern entrance to the Saint-Lambert Lock, and in and around the provinces of Ontario and Manitoba.

Section 33 of the Pilotage Act (the Act) requires the Authority to prescribe tariffs of pilotage charges that are fair and reasonable, and that permit the Authority to operate on a self-sustaining financial basis.

In addition, in accordance with subsection 20(1) of the Act, the Authority may, with the approval of the Governor in Council, make regulations necessary for the attainment of its objectives, inter alia, the conditions under which a ship shall have a licensed pilot on board and the prescribing of the minimum number of licensed pilots that shall be on board a ship at any time.

In 2006, the Government of Canada approved a line of credit so that the Authority could operate during the winter months when navigation is suspended in the Great Lakes. This short-term borrowing was approved by the Government on the premise that the Authority find a means of reducing its reliance on external financing. The Authority anticipated that it would require \$2.0 million to cover its expenses during this period but, in fact, was able to limit its borrowing to \$1.8 million.

Following consultation with its Board and the marine industry on developing a structured plan to eliminate its debt, the Authority consequently implemented a temporary 2% surcharge on all of its pilotage invoices during 2006 to increase its cash flow and reduce its reliance on borrowing.

At the close of the 2006 navigational season, the Authority had derived a modest financial surplus that was applied to its line of credit; nevertheless, in 2007, the Authority will require to borrow \$1.4 million. Following a review of the situation, the Authority's Board supported an extension of the 2% surcharge for a further year and stated that it will wish to re-examine the Authority's financial position at the close of 2007 to decide on the future of the surcharge.

In addition, the Authority addresses the issue of "slow-moving vessels". These vessels have not been a major concern in the past; however, the development of the tug/barge industry has substantially increased, contributing to the number of slow-moving vessels within the area and this is liable to grow in the future. Currently, 35 vessels per year are categorized as slow-moving vessels. In certain cases, some tug/barge units may hinder the passage of other vessels that are capable of proceeding at appropriate, safe Seaway speeds.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Description

L'Administration de pilotage des Grands Lacs (l'Administration) est chargée de gérer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans les eaux canadiennes de la province de Québec situées au sud de l'entrée nord de l'écluse Saint-Lambert et dans les eaux intérieures et périphériques des provinces d'Ontario et du Manitoba.

L'article 33 de la *Loi sur le pilotage* (la Loi) exige que l'Administration fixe des tarifs de droits de pilotage équitables, raisonnables et propres à assurer son autonomie financière.

De plus, l'Administration peut, en vertu du paragraphe 20(1) de la Loi et avec l'approbation de la gouverneure en conseil, prendre les règlements généraux nécessaires à l'exécution de sa mission et, notamment, imposer les circonstances dans lesquelles un navire doit avoir à son bord un pilote breveté et fixer le nombre minimal de pilotes brevetés qui doivent se trouver à bord d'un navire.

En 2006, le gouvernement du Canada a approuvé une ligne de crédit que l'Administration pourrait utiliser en hiver, lorsque la navigation est interrompue dans les Grands Lacs. Il a approuvé cette ligne de crédit à court terme à condition que l'Administration trouve un moyen de moins dépendre du financement externe. L'Administration croyait avoir besoin de 2 millions de dollars pour régler ses dépenses durant la période, mais elle a pu limiter ses emprunts à 1,8 million de dollars.

Après avoir consulté son conseil d'administration et l'industrie maritime pour élaborer un plan structuré axé sur l'élimination de la dette, l'Administration a ajouté un droit supplémentaire temporaire de 2% à toutes ses factures de pilotage en 2006, afin d'accroître ses rentrées de fonds et de moins dépendre des emprunts.

À la fin de la saison de navigation de 2006, l'Administration a connu un modeste excédent qu'elle a affecté au remboursement d'emprunts. Malgré cela, elle devra emprunter 1,4 million de dollars en 2007. Après avoir analysé la situation, le conseil d'administration de l'Administration a approuvé le projet de percevoir le droit supplémentaire de 2% une autre année en déclarant qu'il désirait revoir la situation financière de l'Administration à la fin de 2007 pour se prononcer sur l'avenir de ce droit supplémentaire.

De plus, l'Administration s'occupe de la question des « navires à vitesse lente ». Ces navires n'étaient pas une grande cause de préoccupation par le passé, mais l'expansion de l'industrie du remorquage des chalands a augmenté le trafic des navires à vitesse lente dans le secteur de l'Administration et il est fort possible que leur nombre continue d'augmenter. Chaque année, 35 navires se rangent dans cette catégorie. Dans certains cas, des unités remorqueur-chaland peuvent nuire à d'autres navires aptes à naviguer à des vitesses sûres et plus convenables sur la voie maritime.

It should be noted that it normally takes an upbound vessel approximately 11 hours to transit District No. 1 and 10.5 hours for a downbound vessel. In the case of an upbound slow-moving tug/barge unit, however, it could take in excess of 13 hours to transit the District which gives concern to the question of pilotage competence due to fatigue.

The subject of slow-moving vessels is incorporated within the existing Collective Agreement between District No. 1 pilots and the Authority (the Agreement). For the purpose of the Agreement, a slow-moving vessel is defined as a vessel that does not exceed an average speed of 9.8 knots over the bottom. For upbound and downbound vessels, their speed is determined between fixed Calling-In Points and any vessels taking longer than the stipulated times are regarded as slow-moving vessels.

Currently, when there is an exchange of pilots at Iroquois Lock due to a vessel being identified as a slow moving-vessel, each pilot is credited with one assignment as per the Agreement. This means that each slow-moving vessel costs the Authority two pilotage assignments while it was only charging shipowners for one pilotage assignment, thereby creating a financial burden to the Authority's detriment.

It is therefore necessary that the Authority take appropriate action to ensure that it operates on a self-sustaining financial basis that is both fair and reasonable. To meet this objective, the Authority is amending the *Great Lakes Pilotage Tariff Regulations* to double the basic pilotage charges for slow-moving vessels transiting District No. 1. It should be noted, however, that the doubling of basic pilotage charges does not apply in respect of a ship that is required to exchange pilots at Iroquois Lock because it was slowed down by ice, weather or traffic. In addition, it will be necessary to amend the *Great Lakes Pilotage Regulations* to give effect to the criteria for exchanging pilots at Iroquois Lock, and also the French version of these Regulations be amended to correct the spelling of "Grands lacs".

Alternatives

Since the Authority is in a deficit situation and must reduce its reliance on external financing, a status quo position is not an acceptable option.

An extension of the temporary 2% surcharge for a further year will continue to support the Authority's efforts to reduce its reliance on external borrowing and enhance its return to financial self-sufficiency.

In addition, it is necessary to increase the basic pilotage charges for slow-moving vessels to reflect the actual costs of providing this service while continuing to ensure a safe and efficient pilotage service in accordance with the requirements of the Act.

Benefits and costs

An extension of the 2% surcharge for a further year is consistent with the Authority's assurance to reduce its reliance on borrowing. It is anticipated that the amendment will generate annual revenue of approximately \$340,000. The surcharge is beneficial in that it will demonstrate the Authority's commitment to reduce its deficit and continue to operate on a self-sustaining financial basis.

Il importe de noter qu'un navire ascendant met environ 11 heures à traverser la circonscription n° 1 et 10,5 heures à la traverser dans le sens descendant. Par contre, une unité ascendante composée d'un remorqueur et d'un chaland met plus de 13 heures à traverser cette circonscription et, dans ce cas-ci, il faut s'interroger sur l'incidence de la fatigue sur la compétence du pilote.

La question des navires à vitesse lente est traitée dans la Convention collective (la Convention) que l'Administration a conclue avec les pilotes de la circonscription n° 1. Aux fins de la Convention, un navire à vitesse lente est un navire qui ne navigue pas à une vitesse supérieure à une vitesse moyenne de 9,8 nœuds par rapport à la vitesse fond. Notons que la vitesse des navires ascendants et descendants est déterminée en fonction de points d'appel fixes et que n'importe quel navire qui met plus de temps que prévu à franchir ces points est considéré comme étant un navire à vitesse lente.

Lorsque le pilote d'un navire à vitesse lente identifié comme tel est remplacé par un autre pilote à l'écluse Iroquois, chaque pilote se voit attribuer une affectation en vertu de la Convention. Il s'ensuit que chaque navire à vitesse lente impose le coût de deux affectations de pilotage à l'Administration, qui ne facture qu'une seule affectation au propriétaire du navire, ce qui crée un fardeau financier nuisible à l'Administration.

Par conséquent, il est nécessaire que l'Administration prenne des mesures pour assurer son autonomie financière d'une manière équitable et raisonnable. Pour atteindre cet objectif, l'Administration propose de modifier le *Règlement sur les tarifs de l'Administration de pilotage des Grands Lacs*, de manière à doubler les droits de pilotage de base à l'intention des navires à vitesse lente naviguant dans la circonscription n° 1. Il importe de noter que cette mesure ne visera pas les navires qui sont tenus d'effectuer la relève de pilotes en raison d'un ralentissement causé par l'état des glaces, le mauvais temps ou le trafic. De plus, il faudra modifier le *Règlement de pilotage des Grands lacs* pour mettre en vigueur les critères relatifs à la relève des pilotes à l'écluse Iroquois et on propose également que la version française de ce Règlement soit modifiée pour corriger l'orthographe de « Grands lacs ».

Solutions envisagées

Vu que l'Administration doit moins dépendre du financement externe et que sa situation financière est déficitaire, le maintien du statu quo n'est pas une option acceptable.

L'application du droit supplémentaire temporaire de 2 % pour une année de plus contribuera aux efforts de l'Administration en vue de moins dépendre des emprunts et de retrouver l'autonomie financière.

Il faut également accroître les droits de pilotage de base applicables aux navires à vitesse lente pour tenir compte du coût réel du service qui leur est fourni, et cela tout en continuant de veiller à la sécurité et à l'efficacité des services de pilotage en conformité avec les exigences de la Loi.

Avantages et coûts

L'application du droit supplémentaire temporaire de 2 % pour une année de plus est fidèle à l'engagement pris par l'Administration de moins dépendre des emprunts. On s'attend à ce que la modification de la réglementation engendre des recettes annuelles supplémentaires d'environ 340 000 \$. Le droit supplémentaire est bénéfique parce qu'il attestera de la volonté de l'Administration à réduire son déficit et de mener ses activités en conservant l'autonomie financière.

The amendment relating to slow-moving vessels is beneficial in that it clarifies when a vessel is a slow-moving vessel and addresses a potential hazard to safety due to pilotage fatigue. It is anticipated that the amendment will generate annual revenue of approximately \$98,000 that will also assist in reducing the Authority's deficit.

In accordance with the 1999 Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals, a Strategic Environmental Assessment (SEA) of this amendment was conducted in the form of a preliminary scan. The SEA concluded that the amendment is not likely to have important environmental implications.

Consultation

On October 5, 2006, the Authority met with its Board to discuss its financial position in light of current and projected traffic levels. It was anticipated that the revenues generated from the 2% surcharge and the modest surplus in revenue due to the increase in traffic levels would assist the Authority in repaying a portion of its debt. The Board consequently recommended that the surcharge be extended for another year to further reduce the Authority's reliance on borrowing. The subject of slow-moving vessels was also discussed, and the Board supported an amendment to address this issue.

The Authority also met with representatives of the Shipping Federation of Canada in November and December 2006 to present its financial position, discuss traffic levels and the issue of slow moving vessels in District No. 1. After considerable debate on the topics, there was general agreement to extend the 2% surcharge for a further year and that the Regulations be amended to address the issue of slow-moving vessels.

The Authority also communicated, in writing, with the Canadian Shipowners Association, the Chamber of Maritime Commerce and other relevant stakeholders on December 19, 2006 advising them of the proposed amendments relating to the surcharge and slow-moving vessels and invited their comments. No responses were received to the Authority's correspondence.

These amendments were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on February 24, 2007 and no comments were received.

Compliance and enforcement

Section 45 of the Act provides the enforcement mechanism for the Regulations. It states that no customs officer at any port in Canada shall grant a clearance to a ship if the officer is informed by an authority that pilotage charges in respect of the ship are outstanding and unpaid.

Section 48 of the Act provides a penalty of up to \$5,000 if the Regulations are contravened.

La modification relative aux navires à vitesse lente est souhaitable, car elle précise la nature des navires à vitesse lente et résout les risques de dangers causés par la fatigue des pilotes. On s'attend à ce que cette modification rapporte des recettes annuelles supplémentaires d'environ 98 000 \$ à l'Administration et réduise d'autant son déficit.

Conformément à la Directive du Cabinet de 1999 sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes, cette proposition a fait l'objet d'une évaluation environnementale stratégique (EES) sous la forme d'un examen environnemental préliminaire. L'EES a permis de conclure que la présente modification n'aura vraisemblablement pas d'incidence importante sur l'environnement.

Consultations

Le 5 octobre 2006, l'Administration a examiné sa position financière en compagnie de son conseil d'administration en tenant compte de l'évolution actuelle et prévue du trafic. Ils ont prévu que les recettes produites grâce au droit supplémentaire de 2 % et le petit excédent attribuable à la hausse du trafic aideraient l'Administration à payer une partie de sa dette. Le conseil d'administration a-t-il aussi recommandé de percevoir le droit supplémentaire une année de plus dans le but de réduire davantage la dépendance de l'Administration à l'égard des emprunts. Au cours de la rencontre, le conseil d'administration s'est dit en faveur de modifier la réglementation pour résoudre la question des navires à vitesse lente.

L'Administration a rencontré également des représentants de la Fédération maritime du Canada en novembre et en décembre 2006 pour leur exposer sa situation financière et examiner avec eux l'évolution du trafic et la question des navires à vitesse lente qui naviguent dans la circonscription n° 1. Les participants ont débattu longuement les questions et se sont entendus généralement pour que le droit supplémentaire de 2 % soit appliqué pour une année de plus et que la réglementation soit modifiée de manière à tenir compte des navires à vitesse lente.

L'Administration a communiqué par lettre, en date du 19 décembre 2006, avec l'Association des armateurs canadiens, la Chambre de commerce maritime et d'autres intervenants intéressés pour les aviser des projets de modification relatifs au droit supplémentaire et aux navires à vitesse lente et pour les inviter à faire part de leurs observations. Aucun des organismes ou des intervenants n'a répondu.

Ces modifications ont fait l'objet d'une publication au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I du 24 février 2007, et aucune observation n'a été reçue.

Respect et exécution

L'article 45 de la Loi prévoit un mécanisme d'exécution à établir par règlement : « Il est interdit à l'agent des douanes qui est au service dans un port canadien de donner congé à un navire s'il est informé par une administration que des droits de pilotage concernant le navire sont exigibles et impayés ».

L'article 48 de la Loi prévoit une amende maximale de 5 000 \$ en cas de contravention au Règlement.

Contact

Mr. R.F. Lemire
Chief Executive Officer
Great Lakes Pilotage Authority
P.O. Box 95
Cornwall, Ontario
K6H 5R9
Telephone: 613-933-2991
Fax: 613-932-3793

Personne-ressource

M. R.F. Lemire
Premier dirigeant
Administration de pilotage des Grands Lacs
C.P. 95
Cornwall (Ontario)
K6H 5R9
Téléphone : 613-933-2991
Télécopieur : 613-932-3793

Registration
SOR/2007-96 May 3, 2007

PILOTAGE ACT

Regulations Amending the Great Lakes Pilotage Tariff Regulations

P.C. 2007-711 May 3, 2007

Whereas the Great Lakes Pilotage Authority, pursuant to subsection 34(1)^a of the *Pilotage Act*, published in the *Canada Gazette*, Part I, on February 24, 2007, a copy of the proposed *Regulations Amending the Great Lakes Pilotage Tariff Regulations*, substantially in the form set out in the annexed Regulations;

And whereas more than 30 days have expired after the date of publication and no notices of objection to the proposed Regulations were filed with the Canadian Transportation Agency under subsection 34(2)^b of the Act;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, Infrastructure and Communities, pursuant to subsection 33(1) of the *Pilotage Act*, hereby approves the annexed *Regulations Amending the Great Lakes Pilotage Tariff Regulations*, made on March 27, 2007, by the Great Lakes Pilotage Authority.

REGULATIONS AMENDING THE GREAT LAKES PILOTAGE TARIFF REGULATIONS

AMENDMENTS

1. Section 4 of the *Great Lakes Pilotage Tariff Regulations*¹ is replaced by the following:

4. A surcharge of 2% is payable until December 31, 2007 on each pilotage charge payable under section 3 for a pilotage service provided in accordance with any of Schedules I to III.

2. Schedule I to the Regulations is amended by adding the following after section 6:

Slow-moving Ships

6.1 (1) If a ship exchanges pilots in accordance with subsection 8.1(1) of the *Great Lakes Pilotage Regulations*, the basic charges set out in this Schedule shall be multiplied in accordance with section 6.

(2) If a ship that is required to exchange pilots under subsection 8.1(1) of the *Great Lakes Pilotage Regulations* does not do so because no licensed pilots are available for an exchange, the basic charges set out in this Schedule shall be doubled.

(3) Subsections (1) and (2) do not apply in respect of a ship that is required to exchange pilots under subsection 8.1(1) of the

Enregistrement
DORS/2007-96 Le 3 mai 2007

LOI SUR LE PILOTAGE

Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs

C.P. 2007-711 Le 3 mai 2007

Attendu que, conformément au paragraphe 34(1)^a de la *Loi sur le pilotage*, l'Administration de pilotage des Grands Lacs a publié dans la *Gazette du Canada* Partie I, le 24 février 2007, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs*, conforme en substance au texte ci-après;

Attendu que plus de trente jours se sont écoulés depuis la date de publication et qu'aucun avis d'opposition au projet de règlement n'a été déposé auprès de l'Office des transports du Canada en vertu du paragraphe 34(2)^b de cette loi,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et en vertu du paragraphe 33(1) de la *Loi sur le pilotage*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil approuve le *Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs*, ci-après, pris le 27 mars 2007 par l'Administration de pilotage des Grands Lacs.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES TARIFS DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

MODIFICATIONS

1. L'article 4 du *Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs*¹ est remplacé par ce qui suit :

4. Un droit supplémentaire de 2 % est à payer jusqu'au 31 décembre 2007 sur chaque droit de pilotage à payer en application de l'article 3 pour un service de pilotage rendu conformément à l'une des annexes I à III.

2. L'annexe I du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 6, de ce qui suit :

Navires à vitesse lente

6.1 (1) Si un navire effectue une relève de pilotes conformément au paragraphe 8.1(1) du *Règlement de pilotage des Grands Lacs*, les droits de base figurant dans la présente annexe sont multipliés conformément à l'article 6.

(2) Si un navire qui est tenu d'effectuer la relève de pilotes en application du paragraphe 8.1(1) du *Règlement de pilotage des Grands Lacs* ne le fait pas parce qu'aucun pilote breveté n'est disponible pour la relève, les droits de base figurant dans la présente annexe sont majorés du double.

(3) Les paragraphes (1) et (2) ne s'appliquent pas à l'égard d'un navire qui est tenu d'effectuer la relève de pilotes en application du

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

^b S.C. 1996, c. 10, s. 251(2)

¹ SOR/84-253; SOR/96-409

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

^b L.C. 1996, ch. 10, par. 251(2)

¹ DORS/84-253; DORS/96-409

Great Lakes Pilotage Regulations because the ship was slowed down by ice, weather or traffic.

paragraphe 8.1(1) du *Règlement de pilotage des Grands Lacs* en raison d'un ralentissement causé par l'état des glaces, le mauvais temps ou le trafic.

COMING INTO FORCE

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

N.B. The Regulatory Impact Analysis Statement for these Regulations appears at page 878, following SOR/2007-95.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

N.B. Le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation de ce Règlement se trouve à la page 878, suite au DORS/2007-95.

Registration
SI/2007-56 May 16, 2007

PUBLIC SAFETY ACT, 2002

Order Fixing May 4, 2007 as the Date of the Coming into Force of Certain Sections of the Act

P.C. 2007-601 April 26, 2007

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, Infrastructure and Communities, pursuant to subsection 112(1) of the *Public Safety Act, 2002* ("the Act"), assented to on May 6, 2004, being chapter 15 of the Statutes of Canada, 2004, hereby fixes May 4, 2007 as the day on which subsections 4.82(1) to (10) and (12) to (20) of the *Aeronautics Act*, as enacted by section 5 of the Act, come into force.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

The Order fixes May 4, 2007, as the day on which subsections 4.82(1) to (10) and (12) to (20) of the *Aeronautics Act*, as enacted by section 5 of the *Public Safety Act, 2002* ("the Act"), come into force.

Section 5 of the Act amends the *Aeronautics Act* to add section 4.82, which authorizes designated persons within the Royal Canadian Mounted Police and the Canadian Security Intelligence Service to require air carriers and aviation reservation system operators to provide certain passenger information for the purposes of transportation security or for national security investigations relating to terrorism.

Enregistrement
TR/2007-56 Le 16 mai 2007

LOI DE 2002 SUR LA SÉCURITÉ PUBLIQUE

Décret fixant au 4 mai 2007 la date d'entrée en vigueur de certains articles de la Loi

C.P. 2007-601 Le 26 avril 2007

Sur recommandation du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et en vertu du paragraphe 112(1) de la *Loi de 2002 sur la sécurité publique* (la « Loi »), sanctionnée le 6 mai 2004, chapitre 15 des Lois du Canada (2004), Son Excellence la Gouverneure générale en conseil fixe au 4 mai 2007 la date d'entrée en vigueur des paragraphes 4.82(1) à (10) et (12) à (20) de la *Loi sur l'aéronautique*, édictés par l'article 5 de la Loi.

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie du Décret.)

Le Décret fixe au 4 mai 2007 la date d'entrée en vigueur des paragraphes 4.82(1) à (10) et (12) à (20) de la *Loi sur l'aéronautique*, édictés par l'article 5 de la *Loi de 2002 sur la sécurité publique* (la « Loi »).

L'article 5 de la Loi modifie la *Loi sur l'aéronautique* pour y ajouter l'article 4.82, qui autorise les personnes désignées au sein de la Gendarmerie royale du Canada et du Service canadien du renseignement de sécurité à obliger les transporteurs aériens et les exploitants de systèmes de réservation de services aériens à fournir des renseignements à l'égard de passagers pour les besoins de la sûreté des transports ou d'enquêtes de sécurité nationale sur le terrorisme.

Registration
SI/2007-57 May 16, 2007

SPECIES AT RISK ACT

Order Acknowledging Receipt of the Assessments Done Pursuant to Subsection 23(1) of the Act

P.C. 2007-603 April 26, 2007

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment, hereby acknowledges receipt of the assessments done pursuant to subsection 23(1) of the *Species at Risk Act*^a by the Committee on the Status of Endangered Wildlife in Canada (COSEWIC) with respect to the species set out in the annexed schedule.

SCHEDULE
ENDANGERED SPECIES

MAMMALS

Kangaroo Rat, Ord's (*Dipodomys ordii*)
Rat kangourou d'Ord
Shrew, Pacific Water (*Sorex bendirii*)
Musaraigne de Bendire

BIRDS

Sparrow *affinis* subspecies, Vesper (*Pooecetes gramineus affinis*)
Bruant vespéral de la sous-espèce affinis

REPTILES

Turtle, Western Painted (*Chrysemys picta bellii*) Pacific Coast population
Tortue peinte de l'Ouest population de la côte du Pacifique

FISH

Cisco, Shortnose (*Coregonus reighardi*)
Cisco à museau court
Redhorse, Copper (*Moxostoma hubbsi*)
Chevalier cuivré

MOLLUSCS

Slug, Blue-grey Taildropper (*Prophysaon coeruleum*)
Limace-prophyse bleu-gris

ARTHROPODS

Borer, Aweme (*Papaipema aweme*)
Perce-tige d'Aweme
Duskywing, Eastern Persius (*Erynnis persius persius*)
Hespérie Persius de l'Est
Gold-edged Gem (*Schinia avemensis*)
Héliotín d'Aweme
Hairstreak, Half-moon (*Satyrium semiluna*)
Porte-queue demi-lune
Moth, Five-spotted Bogus Yucca (*Prodoxus quinquepunctellus*)
Fausse-teigne à cinq points du yucca

^a S.C. 2002, c. 29

Enregistrement
TR/2007-57 Le 16 mai 2007

LOI SUR LES ESPÈCES EN PÉRIL

Décret accusant réception des évaluations faites conformément au paragraphe 23(1) de la Loi

C.P. 2007-603 Le 26 avril 2007

Sur recommandation du ministre de l'Environnement, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil accuse réception des évaluations faites conformément au paragraphe 23(1) de la *Loi sur les espèces en péril*^a par le Comité sur la situation des espèces en péril au Canada (COSEPAC) relativement aux espèces mentionnées à l'annexe ci-après.

ANNEXE
ESPÈCES EN VOIE DE DISPARITION

MAMMIFÈRES

Musaraigne de Bendire (*Sorex bendirii*)
Shrew, Pacific Water
Rat kangourou d'Ord (*Dipodomys ordii*)
Kangaroo Rat, Ord's

OISEAUX

Bruant vespéral de la sous-espèce *affinis* (*Pooecetes gramineus affinis*)
Sparrow affinis subspecies, Vesper

REPTILES

Tortue peinte de l'Ouest (*Chrysemys picta bellii*) population de la côte du Pacifique
Turtle, Western Painted Pacific Coast population

POISSONS

Chevalier cuivré (*Moxostoma hubbsi*)
Redhorse, Copper
Cisco à museau court (*Coregonus reighardi*)
Cisco, Shortnose

MOLLUSQUES

Limace-prophyse bleu-gris (*Prophysaon coeruleum*)
Slug, Blue-grey Taildropper

ARTHROPODES

Fausse-teigne à cinq points du yucca (*Prodoxus quinquepunctellus*)
Moth, Five-spotted Bogus Yucca
Héliotín d'Aweme (*Schinia avemensis*)
Gold-edged Gem
Hespérie Persius de l'Est (*Erynnis persius persius*)
Duskywing, Eastern Persius
Perce-tige d'Aweme (*Papaipema aweme*)
Borer, Aweme
Porte-queue demi-lune (*Satyrium semiluna*)
Hairstreak, Half-moon

^a L.C. 2002, ch. 29

Moth, Non-pollinating Yucca (*Tegeticula corruptrix*)
Teigne tricheuse du yucca

PLANTS

Agalinis, Rough (*Agalinis aspera*)
Gérardie rude
 Aster, Short-rayed Alkali (*Symphyotrichum frondosum*)
Aster feuillu
 Birch, Cherry (*Betula lenta*)
Bouleau flexible
 Columbo, American (*Frasera caroliniensis*)
Frasère de Caroline
 Evening-primrose, Contorted-pod (*Camissonia contorta*)
Onagre à fruits tordus
 Microseris, Coast (*Microseris bigelovii*)
Microsérís de Bigelow
 Spike-primrose, Brook (*Epilobium torreyi*)
Épilobe de Torrey
 Woolly-heads, Dwarf (*Psilocarphus brevissimus*) Southern
 Mountain population
Psilocarpe nain population des montagnes du Sud

THREATENED SPECIES**BIRDS**

Owl *brooksi* subspecies, Northern Saw-whet (*Aegolius acadicus*
brooksi)
Petite Nyctale de la sous-espèce brooksi
 Warbler, Golden-winged (*Vermivora chrysoptera*)
Paruline à ailes dorées

FISH

Redhorse, Black (*Moxostoma duquesnei*)
Chevalier noir

PLANTS

Goosefoot, Smooth (*Chenopodium subglabrum*)
Chénopode glabre
 Quillwort, Bolander's (*Isoetes bolanderi*)
Isoète de Bolander
 Willow, Green-scaled (*Salix chlorolepis*)
Saule à bractées vertes

SPECIES OF SPECIAL CONCERN**MAMMALS**

Cottontail *nuttallii* subspecies, Nuttall's (*Sylvilagus nuttallii*
nuttallii)
Lapin de Nuttall de la sous-espèce nuttallii
 Whale, Bowhead (*Balaena mysticetus*) Bering-Chukchi-Beaufort
 population
*Baleine boréale population des mers de Béring, des Tchouk-
 tches et de Beaufort*

BIRDS

Longspur, McCown's (*Calcarius mccownii*)
Bruant de McCown
 Waterthrush, Louisiana (*Seiurus motacilla*)
Paruline hochequeue

Teigne tricheuse du yucca (*Tegeticula corruptrix*)
Moth, Non-pollinating Yucca

PLANTES

Aster feuillu (*Symphyotrichum frondosum*)
Aster, Short-rayed Alkali
 Bouleau flexible (*Betula lenta*)
Birch, Cherry
 Épilobe de Torrey (*Epilobium torreyi*)
Spike-primrose, Brook
 Frasère de Caroline (*Frasera caroliniensis*)
Columbo, American
 Gérardie rude (*Agalinis aspera*)
Agalinis, Rough
 Microsérís de Bigelow (*Microseris bigelovii*)
Microseris, Coast
 Onagre à fruits tordus (*Camissonia contorta*)
Evening-primrose, Contorted-pod
 Psilocarpe nain (*Psilocarphus brevissimus*) population des mon-
 tagnes du Sud
Woolly-heads, Dwarf Southern Mountain population

ESPÈCES MENACÉES**OISEAUX**

Paruline à ailes dorées (*Vermivora chrysoptera*)
Warbler, Golden-winged
 Petite Nyctale de la sous-espèce *brooksi* (*Aegolius acadicus*
brooksi)
Owl brooksi subspecies, Northern Saw-whet

POISSONS

Chevalier noir (*Moxostoma duquesnei*)
Redhorse, Black

PLANTES

Chénopode glabre (*Chenopodium subglabrum*)
Goosefoot, Smooth
 Isoète de Bolander (*Isoetes bolanderi*)
Quillwort, Bolander's
 Saule à bractées vertes (*Salix chlorolepis*)
Willow, Green-scaled

ESPÈCES PRÉOCCUPANTES**MAMMIFÈRES**

Baleine boréale (*Balaena mysticetus*) population des mers de
 Béring, des Tchouktches et de Beaufort
Whale, Bowhead Bering-Chukchi-Beaufort population
 Lapin de Nuttall de la sous-espèce *nuttallii* (*Sylvilagus nuttallii*
nuttallii)
Cottontail nuttallii subspecies, Nuttall's

OISEAUX

Bruant de McCown (*Calcarius mccownii*)
Longspur, McCown's
 Paruline hochequeue (*Seiurus motacilla*)
Waterthrush, Louisiana

REPTILES

Turtle, Western Painted (*Chrysemys picta bellii*) Intermountain-Rocky Mountain population
Tortue peinte de l'Ouest population intramontagnarde - des Rocheuses

FISH

Cisco, Bering (*Coregonus laurettae*)
Cisco de l'Alaska
 Kiyi, Upper Great Lakes (*Coregonus kiyi kiyi*)
Kiyi du secteur supérieur des Grands Lacs
 Redhorse, River (*Moxostoma carinatum*)
Chevalier de rivière
 Sculpin, Deepwater (*Myoxocephalus thompsonii*) Great Lakes - Western St. Lawrence populations
Chabot de profondeur populations des Grands Lacs - Ouest du Saint-Laurent

ARTHROPODS

Skipper, Sonora (*Polites sonora*)
Hespérie du Sonora

PLANTS

Woolly-heads, Dwarf (*Psilocarphus brevissimus*) Prairie population
Psilocarpe nain population des Prairies

LICHENS

Cryptic Paw (*Nephroma occultum*)
Lichen cryptique
 Ghost Antler (*Pseudevernia cladonia*)
Panache

EXPLANATORY NOTE

(*This note is not part of the Order.*)

This Order acknowledges receipt by the Governor in Council of the assessments of the status of 40 species done pursuant to paragraph 15(1)(a) and in accordance with subsection 23(1) of the *Species at Risk Act* (SARA) by the Committee on the Status of Endangered Wildlife in Canada (COSEWIC). The purpose of SARA is to prevent wildlife species from being extirpated or becoming extinct, to provide for the recovery of wildlife species that are extirpated, endangered or threatened as a result of human activity and to manage species of special concern to prevent them from becoming endangered or threatened.

SARA provides for assessments of indigenous Canadian wildlife species by establishing COSEWIC as an independent scientific body. COSEWIC meets once or twice annually to review information collected on species and assigns each species to one of seven categories — Extinct, Extirpated, Endangered, Threatened, Special Concern, Data Deficient or Not at Risk. Under subsection 27(1.1) of SARA, the Governor in Council, within nine months after receiving an assessment of the status of a species by COSEWIC, may review that assessment and may, on the recommendation of the Minister of the Environment, accept the assessment and add the species to the List of Wildlife Species at Risk set out in Schedule 1 to SARA (the List), decide not to add the species to the List, or refer the matter back to COSEWIC for further

REPTILES

Tortue peinte de l'Ouest (*Chrysemys picta bellii*) population intramontagnarde - des Rocheuses
Turtle, Western Painted Intermountain - Rocky Mountain population

POISSONS

Chabot de profondeur (*Myoxocephalus thompsonii*) populations des Grands Lacs - Ouest du Saint-Laurent
Sculpin, Deepwater Great Lakes - Western St. Lawrence populations
 Chevalier de rivière (*Moxostoma carinatum*)
Redhorse, River
 Cisco de l'Alaska (*Coregonus laurettae*)
Cisco, Bering
 Kiyi du secteur supérieur des Grands Lacs (*Coregonus kiyi kiyi*)
Kiyi, Upper Great Lakes

ARTHROPODES

Hespérie du Sonora (*Polites sonora*)
Skipper, Sonora

PLANTES

Psilocarpe nain (*Psilocarphus brevissimus*) population des Prairies
Woolly-heads, Dwarf Prairie population

LICHENS

Lichen cryptique (*Nephroma occultum*)
Cryptic Paw
 Panache (*Pseudevernia cladonia*)
Ghost Antler

NOTE EXPLICATIVE

(*La présente note ne fait pas partie du Décret.*)

Le Décret accuse réception par la gouverneure en conseil des évaluations de la situation de 40 espèces sauvages effectuées par le Comité sur la situation des espèces en péril au Canada (COSE-PAC) en vertu de l'alinéa 15(1)a) et conformément au paragraphe 23(1) de la *Loi sur les espèces en péril* (LEP). La LEP vise à prévenir la disparition — de la planète ou du Canada seulement — des espèces sauvages, à permettre le rétablissement de celles qui, par suite de l'activité humaine, ont disparu du pays, sont en voie de disparition ou menacées, et à favoriser la gestion des espèces préoccupantes pour éviter qu'elles ne deviennent des espèces en voie de disparition ou menacées.

La LEP prévoit l'évaluation de la situation des espèces sauvages indigènes du Canada et pour ce faire, elle établit le COSE-PAC comme entité scientifique indépendante. Le COSE-PAC se réunit une ou deux fois par année afin d'examiner l'information recueillie sur les espèces et de classer chaque espèce dans l'une de sept catégories — disparue, disparue du pays, en voie de disparition, menacée, préoccupante, données insuffisantes ou non en péril. Le paragraphe 27(1.1) de la LEP prévoit que dans les neuf mois suivant la réception de l'évaluation de la situation d'une espèce effectuée par le COSE-PAC, la gouverneure en conseil peut examiner l'évaluation et peut, sur recommandation du ministre de l'Environnement, confirmer l'évaluation et inscrire l'espèce sur la liste des espèces en péril figurant à l'annexe 1 de la LEP (la

information or consideration. Before making a recommendation in respect of aquatic species, the Minister of the Environment must consult with the Minister of Fisheries and Oceans.

The Order of the Governor in Council acknowledging receipt of COSEWIC's assessment on the recommendation of the Minister of the Environment is the first step in this process. The 40 species that are the subject of this Order are species that the Minister of the Environment is considering for the purpose of their possible listing in Schedule 1 of SARA by the Governor in Council. These species were assessed as being extirpated, endangered, threatened, or of special concern at COSEWIC's November 2004, May 2005 and April 2006 meetings.

The Minister of the Environment will take into account the assessments of these species and will consult with the Minister of Fisheries and Oceans as competent minister for aquatic species, as well as provincial and territorial governments, Aboriginal peoples, wildlife management boards, stakeholders, and the Canadian public. Consultation documents have been prepared and circulated to stakeholder groups as well as posted on the *Species at Risk Act* Public Registry website (www.sararegistry.gc.ca). Once the consultation process is complete, the Minister of Environment will make recommendations to the Governor in Council for the purpose of decisions made under subsection 27(1.1) of SARA.

liste), décider de ne pas inscrire l'espèce sur la liste ou renvoyer la question au COSEPAC pour renseignements supplémentaires ou pour réexamen. Avant de faire une recommandation à l'égard des espèces aquatiques, le ministre de l'Environnement doit consulter le ministre des Pêches et des Océans.

Le Décret de la gouverneure en conseil accusant réception des évaluations du COSEPAC sur recommandation du ministre de l'Environnement est la première étape du processus. Les 40 espèces énumérées dans le Décret sont celles que le ministre de l'Environnement prend en compte en vue d'une inscription possible par la gouverneure en conseil sur la liste figurant à l'annexe 1. Ces espèces ont été évaluées par le COSEPAC comme étant disparues, en voie de disparition, menacées ou préoccupantes lors des réunions de novembre 2004, mai 2005 et avril 2006.

Le ministre de l'Environnement prendra en compte les évaluations de la situation de ces espèces et consultera à la fois le ministre des Pêches et des Océans en tant que ministre compétent pour les espèces aquatiques, les administrations provinciales et territoriales, les peuples autochtones, les conseils de gestion des ressources fauniques, les intervenants et le public canadien. Des documents de consultation ont été préparés et distribués aux groupes d'intervenants; ils ont aussi été versés au registre public du site Web de la *Loi sur les espèces en péril* (www.registrelep.gc.ca). Lorsque le processus de consultation sera terminé, le ministre de l'Environnement fera une recommandation à la gouverneure en conseil en vue d'une décision aux termes du paragraphe 27(1.1) de la LEP.

TABLE OF CONTENTS **SOR: Statutory Instruments (Regulations)**
SI: Statutory Instruments and Other Documents (Other than Regulations)

Registration No.	P.C. 2007	Department	Name of Statutory Instrument or Other Document	Page
SOR/2007-81		Agriculture and Agri-Food	Regulations Amending the Certain Ruminants and Their Products Importation Prohibition Regulations, No.2.....	674
SOR/2007-82	2007-602	Transport	Identity Screening Regulations.....	679
SOR/2007-83	2007-606	Health	Regulations Amending the Food and Drug Regulations (1434 — Schedule F)	696
SOR/2007-84		Agriculture and Agri-Food	Regulations Amending the Canadian Turkey Marketing Quota Regulations, 1990.....	701
SOR/2007-85		Agriculture and Agri-Food	Regulations Amending the Canadian Chicken Marketing Quota Regulations.....	703
SOR/2007-86	2007-699	Transport	Regulations for the Prevention of Pollution from Ships and for Dangerous Chemicals.....	705
SOR/2007-87	2007-700	Transport	Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I, III, VI and VII).....	798
SOR/2007-88	2007-701	Agriculture and Agri-Food	Regulations Amending the Livestock and Poultry Carcass Grading Regulations.....	825
SOR/2007-89	2007-704	Industry	Regulations Amending the Electricity and Gas Inspection Regulations	834
SOR/2007-90	2007-705	Industry	Rules Amending the Patent Rules	838
SOR/2007-91	2007-706	Industry	Regulations Amending the Trade-marks Regulations (1996).....	869
SOR/2007-92	2007-707	Industry	Regulations Amending the Industrial Design Regulations	873
SOR/2007-93	2007-708	Industry	Regulations Amending the Copyright Regulations.....	874
SOR/2007-94	2007-709	Industry	Regulations Amending the Integrated Circuit Topography Regulations.....	875
SOR/2007-95	2007-710	Transport	Regulations Amending the Great Lakes Pilotage Regulations.....	877
SOR/2007-96	2007-711	Transport	Regulations Amending the Great Lakes Pilotage Tariff Regulations	882
SI/2007-56	2007-601	Transport	Order Fixing May 4, 2007 as the Date of the Coming into Force of Certain Sections of the Act.....	884
SI/2007-57	2007-603	Environment	Order Acknowledging Receipt of the Assessments Done Pursuant to Subsection 23(1) of the Act.....	885

INDEX SOR: Statutory Instruments (Regulations)**SI: Statutory Instruments and Other Documents (Other than Regulations)**

Abbreviations: e — erratum
n — new
r — revises
x — revokes

Regulations Statutes	Registration No.	Date	Page	Comments
Acknowledging Receipt of the Assessments Done Pursuant to Subsection 23(1) of the Act — Order..... Species at Risk Act	SI/2007-57	16/05/07	885	n
Canadian Aviation Regulations (Parts I, III, VI and VII) — Regulations Amending..... Aeronautics Act	SOR/2007-87	03/05/07	798	
Canadian Chicken Marketing Quota Regulations — Regulations Amending..... Farm Products Agencies Act	SOR/2007-85	27/04/07	703	
Canadian Turkey Marketing Quota Regulations, 1990 — Regulations Amending ... Farm Products Agencies Act	SOR/2007-84	27/04/07	701	
Copyright Regulations — Regulations Amending..... Copyright Act	SOR/2007-93	03/05/07	874	
Electricity and Gas Inspection Regulations — Regulations Amending..... Electricity and Gas Inspection Act	SOR/2007-89	03/05/07	834	
Food and Drug Regulations (1434 — Schedule F) — Regulations Amending..... Food and Drug Act	SOR/2007-83	26/04/07	696	
Great Lakes Pilotage Regulations — Regulations Amending..... Pilotage Act	SOR/2007-95	03/05/07	877	
Great Lakes Pilotage Tariff Regulations — Regulations Amending..... Pilotage Act	SOR/2007-96	03/05/07	882	
Identity Screening — Regulations..... Aeronautics Act	SOR/2007-82	26/04/07	679	n
Industrial Design Regulations — Regulations Amending..... Industrial Design Act	SOR/2007-92	03/05/07	873	
Integrated Circuit Topography Regulations — Regulations Amending..... Integrated Circuit Topography Act	SOR/2007-94	03/05/07	875	
Livestock and Poultry and Carcass Grading Regulations — Regulations Amending..... Canada Agricultural Products Act	SOR/2007-88	03/05/07	825	
Order Fixing May 4, 2007 as the Date of the Coming into Force of Certain Sections of the Act..... Public Safety Act, 2002	SI/2007-56	16/05/07	884	n
Patent Rules — Rules Amending..... Patent Act	SOR/2007-90	03/05/07	838	
Prevention of Pollution from Ships and for Dangerous Chemicals — Regulations..... Canada Shipping Act	SOR/2007-86	03/05/07	705	n
Ruminants and Their Products Importation Prohibition Regulations, No. 2 — Regulations Amending..... Health of Animals Act	SOR/2007-81	24/04/07	674	
Trade-marks Regulations (1996) — Regulations Amending..... Trade-marks Act	SOR/2007-91	03/05/07	869	

TABLE DES MATIÈRES DORS: Textes réglementaires (Règlements)
TR: Textes réglementaires et autres documents (Autres que les Règlements)

N° d'enregistrement	C.P. 2006	Ministère	Titre du texte réglementaire ou autre document	Page
DORS/2007-81		Agriculture et Agroalimentaire	Règlement modifiant le Règlement n° 2 interdisant l'importation de certains ruminants et de leurs produits.....	674
DORS/2007-82	2007-602	Transports	Règlement sur le contrôle de l'identité.....	679
DORS/2007-83	2007-606	Santé	Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues (1434 — annexe F).....	696
DORS/2007-84		Agriculture et Agroalimentaire	Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation du dindon (1990).....	701
DORS/2007-85		Agriculture et Agroalimentaire	Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets.....	703
DORS/2007-86	2007-699	Transports	Règlement sur la prévention de la pollution par les navires et sur les produits chimiques dangereux.....	705
DORS/2007-87	2007-700	Transports	Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I, III, VI et VII).....	798
DORS/2007-88	2007-701	Agriculture et Agroalimentaire	Règlement modifiant le Règlement sur la classification des carcasses de bétail et de volaille.....	825
DORS/2007-89	2007-704	Industrie	Règlement modifiant le Règlement sur l'inspection de l'électricité et du gaz.....	834
DORS/2007-90	2007-705	Industrie	Règles modifiant les Règles sur les brevets.....	838
DORS/2007-91	2007-706	Industrie	Règlement modifiant le Règlement sur les marques de commerce (1996)	869
DORS/2007-92	2007-707	Industrie	Règlement modifiant le Règlement sur les dessins industriels.....	873
DORS/2007-93	2007-708	Industrie	Règlement modifiant le Règlement sur le droit d'auteur.....	874
DORS/2007-94	2007-709	Industrie	Règlement modifiant le Règlement sur les topographies de circuits intégrés.....	875
DORS/2007-95	2007-710	Transports	Règlement modifiant le Règlement de pilotage des Grands lacs.....	877
DORS/2007-96	2007-711	Transports	Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands lacs.....	882
TR/2007-56	2007-601	Transports	Décret fixant au 4 mai 2007 la date d'entrée en vigueur de certains articles de La Loi.....	884
TR/2007-57	2007-603	Environnement	Décret accusant réception des évaluations faites conformément au paragraphe 23(1) de la Loi.....	885

INDEX DORS: Textes réglementaires (Règlements)**TR: Textes réglementaires et autres documents (Autres que les Règlements)**
 Abréviations : e — erratum
 n — nouveau
 r — revise
 a — abroge

Règlements Lois	Enregistrement n°	Date	Page	Commentaires
Aliments et drogues (1434 — annexe F) — Règlement modifiant le Règlement..... Aliments et drogues (Loi)	DORS/2007-83	26/04/07	696	
Aviation canadien (Parties I, III, VI et VII) — Règlement modifiant le Règlement Aéronautique (Loi)	DORS/2007-87	03/05/07	798	
Brevets — Règles modifiant les Règles Brevets (Loi)	DORS/2007-90	03/05/07	838	
Classification des carcasses de bétail et de volaille — Règlement modifiant le Règlement Produits agricoles au Canada (Loi)	DORS/2007-88	03/05/07	825	
Contingentement de la commercialisation des poulets — Règlement modifiant le Règlement Offices des produits agricoles (Loi)	DORS/2007-85	27/04/07	703	
Contingentement de la commercialisation du dindon (1990) — Règlement modifiant le Règlement Offices des produits agricoles (Loi)	DORS/2007-84	27/04/07	701	
Contrôle de l'identité — Règlement Aéronautique (Loi)	DORS/2007-82	26/04/07	679	n
Décret fixant au 4 mai 2007 la date d'entrée en vigueur de certains articles de la Loi Sécurité publique (Loi de 2002)	TR/2007-56	16/05/07	884	n
Dessins industriels — Règlement modifiant le Règlement Dessins industriels (Loi)	DORS/2007-92	03/05/07	873	
Droit d'auteur — Règlement modifiant le Règlement..... Droit d'auteur (Loi)	DORS/2007-93	03/05/07	874	
Réception des évaluations faites conformément au paragraphe 23(1) de la Loi — Décret accusant..... Espèces en péril (Loi)	TR/2007-57	16/05/07	885	n
Importation de certains ruminants et de leurs produits — Règlement modifiant le Règlement n° 2 Santé des animaux (Loi)	DORS/2007-81	24/04/07	674	
Inspection de l'électricité et du gaz — Règlement modifiant le Règlement..... Inspection de l'électricité et du gaz (Loi)	DORS/2007-89	03/05/07	834	
Marques de commerces (1996) — Règlement modifiant le Règlement Marques de commerce (Loi)	DORS/2007-91	03/05/07	869	
Pilotage des Grands lacs — Règlement modifiant le Règlement Pilotage (Loi)	DORS/2007-95	03/05/07	877	
Prévention de la pollution par les navires et sur les produits chimiques dangereux — Règlement Marine marchande du Canada (Loi)	DORS/2007-86	03/05/07	705	n
Tarifs de pilotage des Grands lacs — Règlement modifiant le Règlement..... Pilotage (Loi)	DORS/2007-96	03/05/07	882	
Topographies de circuits intégrés — Règlement modifiant le Règlement..... Topographies de circuits intégrés (Loi)	DORS/2007-94	03/05/07	875	



If undelivered, return COVER ONLY to:
Government of Canada Publications
Public Works and Government Services
Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*
Publications du gouvernement du Canada
Travaux publics et Services gouvernementaux
Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5