Vol. 146, No. 29

Vol. 146, nº 29

Canada Gazette

Gazette du Canada

Part I

Partie I

OTTAWA, SATURDAY, JULY 21, 2012

OTTAWA, LE SAMEDI 21 JUILLET 2012

NOTICE TO READERS

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

Part I — Material required by federal statute or regulation to be published in the *Canada Gazette* other than items identified for Part II and Part III below — Published every Saturday

Part II — Statutory Instruments (Regulations) and other classes of statutory instruments and documents — Published January 4, 2012, and at least every second Wednesday thereafter

Part III — Public Acts of Parliament and their enactment proclamations — Published as soon as is reasonably practicable after Royal Assent

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

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

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

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

AVIS AU LECTEUR

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

Partie I — Textes devant être publiés dans la *Gazette du Canada* conformément aux exigences d'une loi fédérale ou d'un règlement fédéral et qui ne satisfont pas aux critères de la Partie II et de la Partie III — Publiée le samedi

Partie II — Textes réglementaires (Règlements) et autres catégories de textes réglementaires et de documents — Publiée le 4 janvier 2012 et au moins tous les deux mercredis par la suite

Partie III — Lois d'intérêt public du Parlement et les proclamations énonçant leur entrée en vigueur — Publiée aussitôt que possible après la sanction royale

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

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

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

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

Canada Gazette	*Part I*	*Part II*	*Part III*
Yearly subscription			
Canada	$135.00	$67.50	$28.50
Outside Canada	US$135.00	US$67.50	US$28.50
Per copy			
Canada	$2.95	$3.50	$4.50
Outside Canada	US$2.95	US$3.50	US$4.50

Gazette du Canada	*Partie I*	*Partie II*	*Partie III*
Abonnement annuel			
Canada	135,00 $	67,50 $	28,50 $
Extérieur du Canada	135,00 $US	67,50 $US	28,50 $US
Exemplaire			
Canada	2,95 $	3,50 $	4,50 $
Extérieur du Canada	2,95 $US	3,50 $US	4,50 $US

REQUESTS FOR INSERTION

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

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

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

DEMANDES D'INSERTION

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

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

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

© Her Majesty the Queen in Right of Canada, 2012
Published by the Queen's Printer for Canada, 2012
ISSN 1494-6076
© Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, 2012
Publié par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada, 2012

TABLE OF CONTENTS

Vol. 146, No. 29 — July 21, 2012

Government notices 2092
Appointments 2092

Parliament
House of Commons 2094
Chief Electoral Officer 2094

Commissions 2095
(agencies, boards and commissions)

Miscellaneous notices 2102
(banks; mortgage, loan, investment, insurance and railway companies; other private sector agents)

Proposed regulations 2104
(including amendments to existing regulations)

Index 2165

Supplements

Chief Electoral Officer (*Published separately*)

TABLE DES MATIÈRES

Vol. 146, n° 29 — Le 21 juillet 2012

Avis du gouvernement 2092
Nominations 2092

Parlement
Chambre des communes 2094
Directeur général des élections 2094

Commissions 2095
(organismes, conseils et commissions)

Avis divers 2102
(banques; sociétés de prêts, de fiducie et d'investissements; compagnies d'assurances et de chemins de fer; autres agents du secteur privé)

Règlements projetés 2104
(y compris les modifications aux règlements existants)

Index 2166

Suppléments

Directeur général des élections (*publié à part*)

GOVERNMENT NOTICES

DEPARTMENT OF INDUSTRY

OFFICE OF THE REGISTRAR GENERAL

Appointments

Name and position/Nom et poste	*Order in Council/Décret*
Chaput, Mary Deputy Minister of Veterans Affairs/Sous-ministre des Anciens Combattants	2010-978
Côté, The Hon./L'hon. Jean E. Government of Alberta/Gouvernement de l'Alberta Administrator/Administrateur July 23 to July 28, 2012/Du 23 juillet au 28 juillet 2012	2012-974
Evans, Brian Special Advisor to the President of the Canadian Food Inspection Agency/Conseiller spécial auprès du président de l'Agence canadienne d'inspection des aliments	2012-982
Hamilton, Bob Deputy Minister of the Environment/Sous-ministre de l'Environnement	2012-976
Latourelle, Alan Parks Canada Agency/Agence Parcs Canada Chief Executive Officer/Directeur général	2012-981
Lemay, Marie Associate Deputy Minister of the Office of Infrastructure of Canada to by styled Associate Deputy Minister of Infrastructure/Sous-ministre déléguée du Bureau de l'infrastructure du Canada devant porter le titre de sous-ministre déléguée de l'Infrastructure	2012-980
Port Authority/Administration portuaire Directors/Administrateurs	
Moccio, Matthew — Hamilton	2012-984
Pingle, Charles S. — Windsor	2012-983
Smart, Anne Marie Associate Deputy Minister of Veterans Affairs/Sous-ministre déléguée des Anciens Combattants	2012-979
Tining, Suzanne Privy Council Office/Bureau du Conseil privé Senior Advisor/Conseillère supérieure	2012-977

July 13, 2012

DIANE BÉLANGER
Official Documents Registrar

[29-1-o]

AVIS DU GOUVERNEMENT

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE

BUREAU DU REGISTRAIRE GÉNÉRAL

Nominations

Le 13 juillet 2012

La registraire des documents officiels
DIANE BÉLANGER

[29-1-o]

DEPARTMENT OF INDUSTRY

OFFICE OF THE REGISTRAR GENERAL

Appointments

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE

BUREAU DU REGISTRAIRE GÉNÉRAL

Nominations

Name and position/Nom et poste

Instrument of Advice dated July 4, 2012/Instrument d'avis en date du 4 juillet 2012

Fantino, The Hon./L'hon. Julian, P.C./c.p.
Minister for International Cooperation to be styled Minister of International Cooperation/Ministre de la Coopération internationale

Name and position/Nom et poste

Valcourt, The Hon./L'hon. Bernard, P.C./c.p.
Associate Minister of National Defence, Minister of State to assist the Minister for the purposes of the *Atlantic Canada Opportunities Agency Act* and Minister of State to assist the Minister of Foreign Affairs to be styled Associate Minister of National Defence and Minister of State — Atlantic Canada Opportunities Agency — La Francophonie/Ministre associé de la Défense nationale, ministre d'État délégué auprès du ministre chargé de l'application de la *Loi sur l'Agence de promotion économique du Canada atlantique* et ministre d'État délégué auprès du ministre des Affaires étrangères devant porter le titre de ministre associé de la Défense nationale et ministre d'État — Agence de promotion économique du Canada atlantique — la Francophonie

July 13, 2012

DIANE BÉLANGER
Official Documents Registrar

[29-1-o]

Le 13 juillet 2012

La registraire des documents officiels
DIANE BÉLANGER

[29-1-o]

DEPARTMENT OF TRANSPORT

CANADA MARINE ACT

Hamilton Port Authority — Supplementary letters patent

BY THE MINISTER OF TRANSPORT

WHEREAS Letters Patent were issued by the Minister of Transport ("Minister") for the Hamilton Port Authority ("Authority") under the authority of the *Canada Marine Act* ("Act"), effective May 1, 2001;

WHEREAS the board of directors of the Authority has requested that the Minister issue Supplementary Letters Patent for the purpose of increasing the borrowing limit set out in section 9.2 of the Letters Patent from $5,000,000 to $45,000,000;

WHEREAS, by Order in Council P.C. 2012-826 of June 19, 2012, the Governor in Council, pursuant to subsection 8(5) of the Act, approved the provisions of the proposed Supplementary Letters Patent increasing the aggregate limit on the power of the Authority to borrow money on the credit of the Authority for port purposes;

AND WHEREAS the Minister is satisfied that the amendment to the Letters Patent of the Authority is consistent with the Act;

NOW THEREFORE under the authority of section 9 of the *Canada Marine Act*, the Letters Patent are amended as follows:

1. Section 9.2 of the Letters Patent issued to the Hamilton Port Authority is replaced by the following:

9.2 Restriction on Incurrence of Borrowing. The Authority shall not incur any item of Borrowing so that the aggregate Borrowing of the Authority would exceed $45,000,000.

Issued under my hand to be effective this 4th day of July, 2012.

Denis Lebel, P.C., M.P.
Minister of Transport

[29-1-o]

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

LOI MARITIME DU CANADA

Administration portuaire de Hamilton — Lettres patentes supplémentaires

PAR LE MINISTRE DES TRANSPORTS

ATTENDU QUE des Lettres patentes ont été délivrées par le ministre des Transports (« ministre ») à l'Administration portuaire de Hamilton (« l'Administration ») en vertu de la *Loi maritime du Canada* (« Loi »), prenant effet le 1er mai 2001;

ATTENDU QUE le conseil d'administration de l'Administration a demandé au ministre de délivrer des Lettres patentes supplémentaires afin d'augmenter la limite du pouvoir d'emprunt à l'article 9.2 des Lettres patentes de 5 000 000 $ à 45 000 000 $;

ATTENDU QUE, par le décret C.P. 2012-826 du 19 juin 2012, le gouverneur en conseil, en vertu du paragraphe 8(5) de la Loi, a approuvé les dispositions du projet de Lettres patentes supplémentaires augmentant la limite du pouvoir de l'Administration d'emprunter des fonds sur son crédit pour l'exploitation du port;

ATTENDU QUE le ministre est convaincu que la modification aux Lettres patentes de l'Administration est compatible avec la Loi,

À CES CAUSES, en vertu de l'article 9 de la *Loi maritime du Canada*, les Lettres patentes sont modifiées comme suit :

1. L'article 9.2 des Lettres patentes délivrées à l'Administration portuaire de Hamilton est remplacé par ce qui suit :

9.2 Restriction sur les Emprunts. L'Administration ne doit pas contracter des Emprunts dont le total serait supérieur à 45 000 000 $.

Délivrées sous mon seing et en vigueur le 4e jour de juillet 2012.

Denis Lebel, C.P., député
Ministre des Transports

[29-1-o]

PARLIAMENT

HOUSE OF COMMONS

First Session, Forty-First Parliament

PRIVATE BILLS

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

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

AUDREY O'BRIEN
Clerk of the House of Commons

PARLEMENT

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session, quarante et unième législature

PROJETS DE LOI D'INTÉRÊT PRIVÉ

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

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

La greffière de la Chambre des communes
AUDREY O'BRIEN

CHIEF ELECTORAL OFFICER

CANADA ELECTIONS ACT

Deregistration of a registered electoral district association

On application by the electoral district association, in accordance with subsection 403.2(1) of the *Canada Elections Act*, the "Etobicoke—Lakeshore GPC EDA" is deregistered, effective July 31, 2012.

July 5, 2012

FRANÇOIS LEBLANC
Acting Deputy Chief Electoral Officer
Political Financing

[29-1-o]

DIRECTEUR GÉNÉRAL DES ÉLECTIONS

LOI ÉLECTORALE DU CANADA

Radiation d'une association de circonscription enregistrée

Sur demande de l'association de circonscription, conformément au paragraphe 403.2(1) de la *Loi électorale du Canada*, l'association « Etobicoke—Lakeshore GPC EDA » est radiée. La radiation prend effet le 31 juillet 2012.

Le 5 juillet 2012

Le sous-directeur général des élections par intérim
Financement politique
FRANÇOIS LEBLANC

[29-1-o]

COMMISSIONS

CANADA REVENUE AGENCY

INCOME TAX ACT

Revocation of registration of a charity

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

"Notice is hereby given, pursuant to paragraph 168(1)(*b*) and subsection 149.1(2) of the *Income Tax Act*, that I propose to revoke the registration of the organization listed below and that the revocation of registration is effective on the date of publication of this notice."

COMMISSIONS

AGENCE DU REVENU DU CANADA

LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU

Révocation de l'enregistrement d'un organisme de bienfaisance

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

« Avis est donné par les présentes que, conformément à l'alinéa 168(1)*b*) et au paragraphe 149.1(2) de la *Loi de l'impôt sur le revenu*, j'ai l'intention de révoquer l'enregistrement de l'organisme de bienfaisance mentionné ci-dessous et que la révocation de l'enregistrement entrera en vigueur à la date de publication du présent avis. »

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
107842684RR0001	PHYSICIANS FOR GLOBAL SURVIVAL (CANADA)/ASSOCIATION DES MÉDECINS POUR LA SURVIE MONDIALE (CANADA), OTTAWA, ONT.

CATHY HAWARA
Director General
Charities Directorate

[29-1-o]

La directrice générale
Direction des organismes de bienfaisance
CATHY HAWARA

[29-1-o]

CANADA REVENUE AGENCY

INCOME TAX ACT

Revocation of registration of charities

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

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

AGENCE DU REVENU DU CANADA

LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU

Révocation de l'enregistrement d'organismes de bienfaisance

À la suite d'une demande présentée par les organismes de bienfaisance indiqués ci-après, l'avis d'intention de révocation suivant a été envoyé :

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

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
130845522RR0001	LES INTRÉPIDES DE ROUYN-NORANDA INC., ROUYN-NORANDA (QC)
136071842RR0001	CENTRE D'ACTION BÉNÉVOLE RÉGION TÉMIS INC., DÉGELIS (QC)
862366614RR0001	DÉFI-AUTONOMIE DE LA MRC D'ABITIBI, AMOS (QC)
886963875RR0001	MULTI-SERVICES CORPORATION D'AIDE À DOMICILE, GRANDE-VALLÉE (QC)

CATHY HAWARA
Director General
Charities Directorate

[29-1-o]

La directrice générale
Direction des organismes de bienfaisance
CATHY HAWARA

[29-1-o]

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL

DETERMINATION

Carbon steel welded pipe

Notice is hereby given that, on July 13, 2012, pursuant to subsection 37.1(1) of the *Special Import Measures Act*, the Canadian International Trade Tribunal determined that there is evidence that discloses a reasonable indication that the dumping of carbon steel welded pipe, commonly identified as standard pipe, in the

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

DÉCISION

Tubes soudés en acier au carbone

Avis est donné par la présente que, le 13 juillet 2012, aux termes du paragraphe 37.1(1) de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation*, le Tribunal canadien du commerce extérieur a déterminé que les éléments de preuve indiquent, de façon raisonnable, que le dumping des tubes soudés en acier au carbone,

nominal size range from 1/2 inch up to and including 6 inches (12.7 mm to 168.3 mm in outside diameter) inclusive, in various forms and finishes, usually supplied to meet ASTM A53, ASTM A135, ASTM A252, ASTM A589, ASTM A795, ASTM F1083 or Commercial Quality, or AWWA C200-97 or equivalent specifications, including water well casing, piling pipe, sprinkler pipe and fencing pipe, but excluding oil and gas line pipe made to API specifications exclusively, originating in or exported from Chinese Taipei, the Republic of India, the Sultanate of Oman, the Republic of Korea, Thailand, the Republic of Turkey and the United Arab Emirates and the subsidizing of the above-mentioned goods from the Republic of India, the Sultanate of Oman and the United Arab Emirates have caused injury or retardation or are threatening to cause injury (Preliminary Injury Inquiry No. PI-2012-003).

Ottawa, July 13, 2012

GILLIAN BURNETT
Acting Secretary

[29-1-o]

aussi appelés tuyaux normalisés, de dimensions nominales variant de 1/2 po à 6 po (diamètre extérieur de 12,7 mm à 168,3 mm) inclusivement, sous diverses formes et finitions, habituellement fournis pour répondre aux normes ASTM A53, ASTM A135, ASTM A252, ASTM A589, ASTM A795, ASTM F1083 ou de qualité commerciale, ou AWWA C200-97 ou aux normes équivalentes, y compris ceux pour le tubage de puits d'eau, les tubes pour pilotis, les tubes pour arrosage et les tubes pour clôture, mais à l'exception des tubes pour les canalisations de pétrole et de gaz fabriqués exclusivement pour répondre aux normes de l'API, originaires ou exportés du Taipei chinois, de la République de l'Inde, du Sultanat d'Oman, de la République de Corée, de la Thaïlande, de la République turque et des Émirats arabes unis et le subventionnement des marchandises susmentionnées de la République de l'Inde, du Sultanat d'Oman et des Émirats arabes unis ont causé un dommage ou un retard ou menacent de causer un dommage (enquête préliminaire de dommage n° PI-2012-003).

Ottawa, le 13 juillet 2012

Le secrétaire intérimaire
GILLIAN BURNETT

[29-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

NOTICE TO INTERESTED PARTIES

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

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

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

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS AUX INTÉRESSÉS

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

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

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

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

PART 1 APPLICATIONS

The following applications were posted on the Commission's Web site between July 6, 2012, and July 12, 2012:

Canadian Chinese Media Network
Across Canada
2012-0804-1
Addition of CCTV 9 Documentary to the list of non-Canadian programming services authorized for distribution
Deadline for submission of interventions, comments and/or answers: August 8, 2012

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

DEMANDES DE LA PARTIE 1

Les demandes suivantes ont été affichées sur le site Web du Conseil entre le 6 juillet 2012 et le 12 juillet 2012 :

Canadian Chinese Media Network
L'ensemble du Canada
2012-0804-1
Ajout de CCTV 9 Documentary à la liste de services de programmation non canadiens approuvés pour distribution
Date limite pour le dépôt des interventions, des observations ou des réponses : le 8 août 2012

La radio campus communautaire francophone de Shawinigan
Shawinigan, Quebec
2012-0805-9
Technical amendments to CFUT-FM
Deadline for submission of interventions, comments and/or answers: August 8, 2012

Canadian Broadcasting Corporation
Whitehorse, Yukon Territory
2012-0807-5
Addition of a transmitter for CFWH-FM
Deadline for submission of interventions, comments and/or answers: August 8, 2012

[29-1-o]

La radio campus communautaire francophone de Shawinigan
Shawinigan (Québec)
2012-0805-9
Modifications techniques pour CFUT-FM
Date limite pour le dépôt des interventions, des observations ou des réponses : le 8 août 2012

Société Radio-Canada
Whitehorse (Territoire du Yukon)
2012-0807-5
Ajout d'un émetteur pour CFWH-FM
Date limite pour le dépôt des interventions, des observations ou des réponses : le 8 août 2012

[29-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

NOTICES OF CONSULTATION

2012-370 *July 10, 2012*

Notice of hearing

September 10, 2012
Montréal, Quebec
Deadline for submission of interventions, comments and/or answers: August 9, 2012

The Commission will hold a hearing commencing on September 10, 2012, at 9:00 a.m., at the Palais des congrès de Montréal, 1001 Place Jean-Paul-Riopelle, Montréal, Quebec, to consider the following applications:

1. BCE Inc., on behalf of Astral Media inc.
   Various locations

   Application for authority to change the effective control of Astral, and its licensed broadcasting subsidiaries, so that it is exercised by BCE. The transaction will be carried out by the acquisition of all outstanding shares of Astral by BCE and BCE Subco, a wholly owned subsidiary to be incorporated.

2. Bell Media Inc. and 7550413 Canada Inc., partners in a general partnership carrying on business as Bell Media Canada Radio Partnership
   Montréal, Quebec

   Application for a broadcasting licence to operate a French-language AM commercial radio programming undertaking in Montréal in order to replace its English-language AM commercial radio programming undertaking CKGM Montréal.

3. BCE Inc., on behalf of certain of its licensed broadcasting subsidiaries
   Various locations

   Applications to effect a multi-step corporate reorganization involving the transfer of the assets of 33 Bell Media radio stations to seven new partnerships or corporations, requiring the issuance of new broadcasting licences.

4. BCE Inc., on behalf of Astral Media inc. and certain of its licensed broadcasting subsidiaries
   Various locations

   Application to effect a corporate reorganization involving the transfer of the assets of certain broadcasting undertakings to companies to be incorporated, requiring the issuance of new broadcasting licences.

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS DE CONSULTATION

2012-370 *Le 10 juillet 2012*

Avis d'audience

Le 10 septembre 2012
Montréal (Québec)
Date butoir pour le dépôt des interventions, des observations ou des réponses : le 9 août 2012

Le Conseil tiendra une audience à partir du 10 septembre 2012, à 9 h, au Palais des congrès de Montréal, 1001, place Jean-Paul-Riopelle, Montréal (Québec), afin d'étudier les demandes suivantes :

1. BCE inc., au nom d'Astral Media inc.
   Diverses localités

   Demande en vue d'obtenir l'autorisation de modifier le contrôle effectif d'Astral et de ses filiales de radiodiffusion autorisées, afin qu'il soit exercé par BCE. La transaction sera complétée via l'acquisition, par BCE et BCE Filiale, une filiale à part entière devant être constituée, de toutes les actions émises d'Astral.

2. Bell Media Inc. et 7550413 Canada Inc., associés dans une société en nom collectif faisant affaires sous le nom de Bell Media Canada Radio Partnership
   Montréal (Québec)

   Demande en vue d'obtenir une licence afin d'exploiter une entreprise de programmation de radio AM commerciale de langue française à Montréal en remplacement de son entreprise de programmation de radio AM commerciale de langue anglaise CKGM Montréal.

3. BCE inc., au nom de certaines de ses filiales de radiodiffusion autorisées
   Diverses localités

   Demandes en vue d'effectuer une réorganisation intrasociété à étapes multiples, impliquant le transfert de l'actif de 33 stations radio de Bell Media à sept nouvelles sociétés en nom collectif ou sociétés et nécessitant l'émission de nouvelles licences de radiodiffusion.

4. BCE inc., au nom d'Astral Media inc. et de certaines de ses filiales de radiodiffusion autorisées
   Diverses localités

   Demande en vue d'effectuer une réorganisation intrasociété impliquant le transfert de l'actif de certaines entreprises de radiodiffusion à de nouvelles compagnies devant être constituées, et nécessitant l'émission de nouvelles licences de radiodiffusion.

5. 7954689 Canada Inc.
Montréal, Quebec

Application for a broadcasting licence to operate an English-language AM commercial radio programming undertaking in Montréal.

6. Fight Media Inc.
Across Canada

Application for a broadcasting licence to operate a national, English-language specialty Category B service to be known as The League — Fantasy Sports TV.

7. L S Movie Channel Limited
Across Canada

Application for a broadcasting licence to operate a national, general interest, third-language specialty Category B service to be known as LS Times 2.

8. HGTV Canada Inc.
Across Canada

Application for a broadcasting licence to operate a national, English-language specialty Category B service to be known as Quest.

9. Paul Girouard, on behalf of a corporation to be incorporated
Across Canada

Application on behalf of a corporation to be incorporated, for a broadcasting licence to operate a national, English-language specialty Category B service to be known as Hockey TV.

10. Paul Girouard, on behalf of a corporation to be incorporated
Across Canada

Application for a broadcasting licence to operate a national, French-language specialty Category B service to be known as Canal Hockey.

11. Paul Girouard, on behalf of a corporation to be incorporated
Across Canada

Application for a broadcasting licence to operate a national, English-language specialty Category B service to be known as Boating Television.

12. Paul Girouard, on behalf of a corporation to be incorporated
Across Canada

Application for a broadcasting licence to operate a national, English-language specialty Category B service to be known as Flying Television.

13. Paul Girouard, on behalf of a corporation to be incorporated
Across Canada

Application for a broadcasting licence to operate a national, English-language specialty Category B service to be known as World Sports Network.

14. 8045313 Canada Inc.
St. Catharines and Niagara Region, Ontario

Application for a broadcasting licence to operate an English-language commercial AM radio programming undertaking in St. Catharines and the Niagara Region.

15. Canadian Broadcasting Corporation
Yellowknife, Fort Providence, Fort Resolution, Fort Simpson, Fort Smith, Hay River, Rae-Edzo and Wrigley, Northwest Territories; and Fort Chipewyan, Alberta

Application to convert the English-language radio station CFYK Yellowknife from the AM to the FM band.

5. 7954689 Canada inc.
Montréal (Québec)

Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter une entreprise de programmation de radio AM commerciale de langue anglaise à Montréal.

6. Fight Media Inc.
L'ensemble du Canada

Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter un service national de catégorie B spécialisé de langue anglaise devant s'appeler The League — Fantasy Sports TV.

7. L S Movie Channel Limited
L'ensemble du Canada

Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter un service national de catégorie B spécialisé d'intérêt général en langue tierce devant s'appeler LS Times 2.

8. HGTV Canada Inc.
L'ensemble du Canada

Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter un service national de catégorie B spécialisé de langue anglaise devant s'appeler Quest.

9. Paul Girouard, au nom d'une société devant être constituée
L'ensemble du Canada

Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter un service national de catégorie B spécialisé de langue anglaise devant s'appeler Hockey TV.

10. Paul Girouard, au nom d'une société devant être constituée
L'ensemble du Canada

Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter un service national de catégorie B spécialisé de langue française devant s'appeler Canal Hockey.

11. Paul Girouard, au nom d'une société devant être constituée
L'ensemble du Canada

Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter un service national de catégorie B spécialisé de langue anglaise devant s'appeler Boating Television.

12. Paul Girouard, au nom d'une société devant être constituée
L'ensemble du Canada

Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter un service national de catégorie B spécialisé de langue anglaise devant s'appeler Flying Television.

13. Paul Girouard, au nom d'une société devant être constituée
L'ensemble du Canada

Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter un service national de catégorie B spécialisé de langue anglaise devant s'appeler World Sports Network.

14. 8045313 Canada Inc.
St. Catharines et la région du Niagara (Ontario)

Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter une entreprise de programmation de radio AM commerciale de langue anglaise à St. Catharines et dans la région du Niagara.

15. Société Radio-Canada
Yellowknife, Fort Providence, Fort Resolution, Fort Simpson, Fort Smith, Hay River, Rae-Edzo et Wrigley (Territoires du Nord-Ouest) et Fort Chipewyan (Alberta)

Demande en vue de convertir la station de radio de langue anglaise CFYK Yellowknife de la bande AM à la bande FM.

16. Novus Entertainment Inc.
Metro Vancouver, British Columbia

Application for a broadcasting licence to operate a regional video-on-demand programming undertaking to serve Metro Vancouver, to be known as Novus VOD.

17. Vista Radio Ltd.
Niagara Falls, Elliot Lake, St. Catharines, Iroquois Falls, Timmins, Kapuskasing, Bancroft, Stratford, Fort Erie, Parry Sound, Huntsville, Bracebridge, Sturgeon Falls, Cochrane, Hearst, Haldimand, North Bay, Haliburton, Espanola, Bolton, Caledon, Barry's Bay, Kemptville and Prescott, Ontario

Application for authority to acquire the assets of all of the radio broadcasting undertakings located in the various cities mentioned in the decision, from Haliburton Broadcasting Group Inc. (Haliburton).

18. Hollywood Suite Inc., on behalf of a corporation to be incorporated
Across Canada

Application for authority to acquire from Hollywood Suite Inc. (HSI), as part of a corporate reorganization, the assets of the national, English-language Category 2 specialty programming undertakings known as Hollywood Storm (formerly Adventure) and Hollywood Festival (formerly The Love Channel).

19. RNC MÉDIA Inc.
Montréal, Quebec

Application to amend the broadcasting licence of the French-language radio programming undertaking CKLX-FM Montréal (Quebec).

16. Novus Entertainment Inc.
Communauté urbaine de Vancouver (Colombie-Britannique)

Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter une entreprise régionale de programmation de vidéo sur demande pour desservir la Communauté urbaine de Vancouver, devant s'appeler Novus VOD.

17. Vista Radio Ltd.
Niagara Falls, Elliot Lake, St. Catharines, Iroquois Falls, Timmins, Kapuskasing, Bancroft, Stratford, Fort Erie, Parry Sound, Huntsville, Bracebridge, Sturgeon Falls, Cochrane, Hearst, Haldimand, North Bay, Haliburton, Espanola, Bolton, Caledon, Barry's Bay, Kemptville et Prescott (Ontario)

Demande en vue d'obtenir l'autorisation d'acquérir de Haliburton Broadcasting Group Inc. (Haliburton) l'actif de toutes les entreprises de programmation de radio situées dans les diverses villes mentionnées dans la décision.

18. Hollywood Suite Inc., au nom d'une société devant être constituée
L'ensemble du Canada

Demande en vue d'obtenir l'autorisation d'acquérir de Hollywood Suite Inc. (HSI), dans le cadre d'une réorganisation intrasociété, l'actif des entreprises nationales de programmation d'émissions spécialisées de catégorie 2 de langue anglaise connues sous le nom de Hollywood Storm (anciennement Adventure) et Hollywood Festival (anciennement The Love Channel).

19. RNC MÉDIA inc.
Montréal (Québec)

Demande en vue de modifier la licence de radiodiffusion de l'entreprise de programmation de radio de langue française CKLX-FM Montréal (Québec).

2012-372 *July 10, 2012*

Notice of applications received

Various locations
Renewal of the broadcasting licences for certain commercial radio programming undertakings expiring March 31, 2013 — Licensees in apparent non-compliance
Deadline for submission of interventions and/or comments: August 9, 2012

[29-1-o]

2012-372 *Le 10 juillet 2012*

Avis de demandes reçues

Plusieurs collectivités
Renouvellement des licences de radiodiffusion de certaines entreprises de programmation de radio commerciale qui expirent le 31 mars 2013 — Titulaires en apparente non-conformité
Date limite pour le dépôt des interventions ou des observations : le 9 août 2012

[29-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

DECISIONS

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

2012-371 *July 10, 2012*

Various radio programming undertakings
Across Canada

Renewed — Broadcasting licences for the radio stations set out in the appendix to the decision from September 1, 2012, to March 31, 2013.

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

DÉCISIONS

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

2012-371 *Le 10 juillet 2012*

Diverses entreprises de programmation de radio
L'ensemble du Canada

Renouvelé — Licences de radiodiffusion des stations de radio énoncées à l'annexe de la décision du 1er septembre 2012 au 31 mars 2013.

2012-377 *July 11, 2012*

3924181 Canada Inc.
Across Canada

Approved — Application for authority to acquire from 8135274 Canada Inc. the assets of the national, English-language specialty Category B service known as ABC Spark, and for a new broadcasting licence to continue the operation of the undertaking under the same terms and conditions as those in effect under the current licence.

[29-1-o]

2012-377 *Le 11 juillet 2012*

3924181 Canada Inc.
L'ensemble du Canada

Approuvé — Demande en vue d'obtenir l'autorisation d'acquérir de 8135274 Canada Inc. l'actif du service national de catégorie B spécialisé de langue anglaise ABC Spark, ainsi qu'une nouvelle licence de radiodiffusion afin de poursuivre l'exploitation de l'entreprise selon les modalités et les conditions en vigueur dans la licence actuelle.

[29-1-o]

INTERNATIONAL JOINT COMMISSION

BOUNDARY WATERS TREATY OF 1909

Public hearings on Lake Osoyoos

The International Joint Commission (IJC) is inviting the public to comment on recommendations for the renewal of its Lake Osoyoos order. The order provides for the regulation of water levels of Lake Osoyoos for the benefit of agriculture, tourism, municipal interests, and fisheries protection.

Water levels of Lake Osoyoos have been regulated by the IJC since 1946, when it approved alterations to an existing dam downstream from the lake. Under orders of the IJC, a new structure was constructed in 1987 to replace the dam. The orders set maximum and minimum lake elevations of 911.5 and 909 feet during normal years. During a drought year, water may be stored to lake elevation as high as 913 feet.

The current Orders of Approval for Lake Osoyoos are set to expire on February 22, 2013, unless renewed. The IJC asked its International Osoyoos Lake Board of Control (the Board) to present a report of recommendations for renewing the Osoyoos Lake Orders. Drawing on the results of eight studies commissioned by IJC, the Board recommends that the scope of a renewed Order remain limited to the management of lake levels with only minor modifications that are primarily related to a revised lake-level rule curve (i.e. prescribed lake water level elevation limits over time per an IJC Order). The Board also recommends that the Commission should encourage the continued cooperation between British Columbia and the State of Washington to balance flow needs across the International Border and downstream of the dam, while respecting goals for Osoyoos Lake elevations and limits on releases that are possible from Okanagan Lake.

The Board recommends a public review of a proposed rule curve. The proposed rule curve would provide additional seasonal flexibility in achieving targeted lake levels, and would accommodate multiple uses and users of the lake. The proposed rule curve would also eliminate drought/non-drought declarations and would limit the maximum lake levels to 912.5 feet in the summer. More detailed discussion of the proposed rule curve and the Board's recommendations on renewal of the Order are contained in the Board's Report entitled Recommendations for Renewal of the International Joint Commission's Osoyoos Lake Order now posted on the IJC Web site at www.ijc.org.

COMMISSION MIXTE INTERNATIONALE

TRAITÉ DES EAUX LIMITROPHES DE 1909

Audiences publiques sur le lac Osoyoos

La Commission mixte internationale (CMI) invite le public à commenter les recommandations concernant le renouvellement de l'ordonnance qui porte sur le lac Osoyoos. L'ordonnance prévoit la régularisation du niveau d'eau du lac au profit de l'agriculture, du tourisme, des intérêts municipaux et de la protection des ressources halieutiques.

La CMI régularise le niveau du lac Osoyoos depuis 1946, quand elle a approuvé des modifications à un barrage en aval du lac. Conformément aux ordonnances de la CMI, un nouvel ouvrage a été construit en 1987 pour remplacer le barrage. Les ordonnances ont fixé la hauteur maximale du lac à 911,5 pieds et la hauteur minimale à 909 pieds durant des années normales. Au cours d'une année de sécheresse, l'eau peut être emmagasinée jusqu'à ce que le niveau du lac atteigne 913 pieds.

À moins d'être renouvelées, les ordonnances d'approbation actuellement en vigueur au sujet du lac Osoyoos expireront le 22 février 2013. La CMI a demandé à son Conseil international de contrôle du lac Osoyoos de présenter des recommandations pour le renouvellement des ordonnances du lac Osoyoos. En s'appuyant sur les résultats de huit études commandées par la CMI, le Conseil recommande que la portée d'une ordonnance renouvelée demeure limitée à la gestion du niveau du lac, sous réserve de légères modifications qui tiennent surtout à la révision de la courbe d'exploitation, c'est-à-dire aux limites de niveau du lac dans le temps qui sont prescrites par une ordonnance de la CMI. Le Conseil recommande aussi que la Commission encourage la poursuite de la coopération entre la Colombie-Britannique et l'État de Washington afin de concilier les besoins de débit de part et d'autre de la frontière et en aval du barrage, tout en respectant les objectifs de hauteur d'eau du lac Osoyoos et les limites des apports à partir du lac Okanagan.

Le Conseil recommande que la courbe d'exploitation proposée soit soumise à l'examen public. La courbe offrirait une plus grande souplesse saisonnière pour atteindre le niveau ciblé du lac et serait adaptée à de multiples usages et à de multiples usagers du lac. En outre, la courbe d'exploitation proposée éliminerait les déclarations officielles d'état de sécheresse ou de non-sécheresse et limiterait le niveau maximal du lac à 912,5 pieds en été. Une explication de la courbe d'exploitation proposée et les recommandations du Conseil au sujet du renouvellement de l'ordonnance sont présentées dans le rapport du Conseil intitulé Recommendations for Renewal of the International Joint Commission's Osoyoos Lake Order, qui est maintenant affiché sur le site Web de la CMI à l'adresse www.ijc.org.

Commissioners invite the public to comment on the report at the following times and locations:

July 24, 2012	July 25, 2012
7:00 p.m. Oroville High School Commons 1008 Ironwood Street **Oroville, Washington**	7:00 p.m. Best Western Plus Sunrise Inn 5506 Main Street **Osoyoos, British Columbia**

Comments may also be submitted at the hearings, by mail or by email at either address below:

U.S. Section Secretary
International Joint Commission
2000 L Street NW, Suite 615
Washington, DC 20036
Fax: 202-632-2007
Email: Commission@washington.ijc.org

Canadian Section Secretary
International Joint Commission
234 Laurier Avenue W, 22nd Floor
Ottawa, Ontario
K1P 6K6
Fax: 613-993-5583
Email: Commission@ottawa.ijc.org

The IJC will receive comments until August 31, 2012. The IJC will then consider public comments and review the report before making a decision on renewing the order.

The IJC prevents and resolves disputes between Canada and the United States under the Boundary Waters Treaty of 1909 and pursues the common good of both countries as an independent and objective advisor to the two governments.

[29-1-o]

Les commissaires invitent la population à commenter le rapport aux moments et lieux suivants :

Le 24 juillet 2012	Le 25 juillet 2012
19 h Oroville High School Commons 1008 Ironwood Street **Oroville (Washington)**	19 h Best Western Plus Sunrise Inn 5506, rue Main **Osoyoos (Colombie-Britannique)**

Les commentaires peuvent aussi être communiqués aux audiences, par courrier ou par courriel à l'une ou l'autre des adresses suivantes :

Secrétaire de la section américaine
Commission mixte internationale
2000 L Street NW, Bureau 615
Washington, DC 20036
Télécopieur : 202-632-2007
Courriel : Commission@washington.ijc.org

Secrétaire de la section canadienne
Commission mixte internationale
234, avenue Laurier Ouest, 22e étage
Ottawa (Ontario)
K1P 6K6
Télécopieur : 613-993-5583
Courriel : Commission@ottawa.ijc.org

La CMI acceptera les commentaires jusqu'au 31 août 2012. Ensuite, elle les étudiera, ainsi que le rapport, puis rendra une décision sur le renouvellement de l'ordonnance.

La CMI prévient et règle les différends entre le Canada et les États-Unis en vertu du Traité des eaux limitrophes de 1909 et défend les intérêts communs des deux pays en agissant à titre de conseiller indépendant et objectif des deux gouvernements.

[29-1-o]

MISCELLANEOUS NOTICES

CANADA FLUORSPAR (NL) INC.

PLANS DEPOSITED

Canada Fluorspar (NL) Inc. hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, Canada Fluorspar (NL) Inc. has deposited with the Minister of Transport, Infrastructure and Communities and in the town office of the provincial electoral district of St. Lawrence, Newfoundland and Labrador, under deposit No. 8200-03-1221, a description of the site and plans for the construction of a wharf in Blue Beach Cove, Great St. Lawrence Harbour, St. Lawrence, Newfoundland and Labrador, located at 46°45.0′11.96″ N, 55°23.0′2.08″ W.

Comments regarding the effect of this work on marine navigation may be directed to the Manager, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, P.O. Box 1300, John Cabot Building, 10 Barter's Hill, St. John's, Newfoundland and Labrador A1C 6H8. However, comments will be considered only if they are in writing and are received not later than 30 days after the date of publication of the last notice. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

St. Lawrence, July 12, 2012

PHONCE COOPER

[29-1-o]

THE CANADIAN SOCIETY FOR THE PREVENTION OF CRUELTY TO CHILDREN

RELOCATION OF HEAD OFFICE

Notice is hereby given that The Canadian Society for the Prevention of Cruelty to Children has changed the location of its head office to the city of Haliburton, province of Ontario.

July 9, 2012

FOSTER LOUCKS
President and Chair

[29-1-o]

THE INSTITUTE OF CANADIAN REAL ESTATE INVESTMENT MANAGERS

SURRENDER OF CHARTER

Notice is hereby given that The Institute of Canadian Real Estate Investment Managers intends to apply to the Minister of Industry for leave to surrender its charter pursuant to subsection 32(1) of the *Canada Corporations Act*.

July 12, 2012

GRAHAM SENST
President

[29-1-o]

AVIS DIVERS

CANADA FLUORSPAR (NL) INC.

DÉPÔT DE PLANS

La société Canada Fluorspar (NL) Inc. donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. La Canada Fluorspar (NL) Inc. a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et à l'hôtel de ville du district électoral provincial de St. Lawrence (Terre-Neuve-et-Labrador), sous le numéro de dépôt 8200-03-1221, une description de l'emplacement et les plans de la construction d'un quai dans l'anse Blue Beach, au havre Great St. Lawrence, à St. Lawrence (Terre-Neuve-et-Labrador), situé aux coordonnées suivantes : 46°45,0′11,96″ N., 55°23,0′2,08″ O.

Tout commentaire relatif à l'incidence de cet ouvrage sur la navigation maritime peut être adressé au Gestionnaire, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, Case postale 1300, Immeuble John Cabot, 10 Barter's Hill, St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador) A1C 6H8. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit et reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication du dernier avis seront considérés. Même si tous les commentaires respectant les conditions précitées seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera transmise.

St. Lawrence, le 12 juillet 2012

PHONCE COOPER

[29-1-o]

THE CANADIAN SOCIETY FOR THE PREVENTION OF CRUELTY TO CHILDREN

CHANGEMENT DE LIEU DU SIÈGE SOCIAL

Avis est par les présentes donné que The Canadian Society for the Prevention of Cruelty to Children a changé le lieu de son siège social, qui est maintenant situé à Haliburton, province d'Ontario.

Le 9 juillet 2012

Le président et directeur-général
FOSTER LOUCKS

[29-1-o]

L'INSTITUT CANADIEN DES DIRECTEURS D'INVESTISSEMENT IMMOBILIER

ABANDON DE CHARTE

Avis est par les présentes donné que L'Institut Canadien des Directeurs d'Investissement Immobilier demandera au ministre de l'Industrie la permission d'abandonner sa charte en vertu du paragraphe 32(1) de la *Loi sur les corporations canadiennes*.

Le 12 juillet 2012

Le président
GRAHAM SENST

[29-1-o]

REDBRICK BANK

APPLICATION TO ESTABLISH A BANK

Notice is hereby given, pursuant to subsection 25(2) of the *Bank Act* (Canada), that Canadian First Financial Holdings Limited ("Canadian First"), which presently owns Canadian First Financial Centres Limited and Canadian First Financial Insurance Services, an Ontario life insurance agency, and is associated with the Canadian First Financial Centres group of companies, intends to apply to the Minister of Finance, through its wholly owned subsidiary Canadian First Financial Capital Corporation, for letters patent incorporating a wholly owned bank to carry on the business of banking in Canada. Canadian First's head office is in Toronto, Ontario.

The bank will carry on business in Canada under the name of RedBrick Bank in English and Banque de Brique Rouge in French, and its head office will be located in Toronto, Ontario.

Any person who objects may submit an objection in writing to the Office of the Superintendent of Financial Institutions, 255 Albert Street, Ottawa, Ontario K1A 0H2, on or before September 10, 2012.

July 21, 2012

REDBRICK BANK

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

[29-4-o]

BANQUE DE BRIQUE ROUGE

DEMANDE DE CONSTITUTION D'UNE BANQUE

Avis est par les présentes donné, conformément au paragraphe 25(2) de la *Loi sur les banques* (Canada), que Canadian First Financial Holdings Limited (« Canadian First »), qui détient actuellement Canadian First Financial Centres Limited et Canadian First Financial Insurance Services, une agence d'assurance-vie en Ontario, et qui est associée avec le groupe des entreprises Canadian First Financial Centres, a l'intention de demander au ministre des Finances, par l'entremise de sa filiale en propriété exclusive Canadian First Financial Capital Corporation, des lettres patentes constituant une banque en propriété exclusive pour y mener des activités bancaires au Canada. Le siège social de Canadian First est situé à Toronto, en Ontario.

La banque exercera des activités au Canada sous le nom de RedBrick Bank en anglais et Banque de Brique Rouge en français, et son siège social sera situé à Toronto, en Ontario.

Toute personne qui s'oppose à la délivrance des lettres patentes peut soumettre une objection par écrit au Bureau du surintendant des institutions financières, 255, rue Albert, Ottawa (Ontario) K1A 0H2, au plus tard le 10 septembre 2012.

Le 21 juillet 2012

BANQUE DE BRIQUE ROUGE

Nota : La publication du présent avis ne doit pas être interprétée comme une preuve que des lettres patentes seront émises pour constituer la banque. L'octroi des lettres patentes sera assujetti au processus normal d'examen des demandes en vertu de la *Loi sur les banques* et à la discrétion du ministre des Finances.

[29-4-o]

SEARCH AND RESCUE VOLUNTEER ASSOCIATION OF CANADA

RELOCATION OF HEAD OFFICE

Notice is hereby given that SEARCH AND RESCUE VOLUNTEER ASSOCIATION OF CANADA has changed the location of its head office to the town of Paradise, province of Newfoundland and Labrador.

October 28, 2011

HARRY BLACKMORE
President

[29-1-o]

SEARCH AND RESCUE VOLUNTEER ASSOCIATION OF CANADA

CHANGEMENT DE LIEU DU SIÈGE SOCIAL

Avis est par les présentes donné que SEARCH AND RESCUE VOLUNTEER ASSOCIATION OF CANADA a changé le lieu de son siège social, qui est maintenant situé à Paradise, province de Terre-Neuve-et-Labrador.

Le 28 octobre 2011

Le président
HARRY BLACKMORE

[29-1-o]

PROPOSED REGULATIONS

Table of Contents

Page

Federal Court of Appeal and Federal Court
Rules Amending the Federal Courts Rules 2105

Transport, Dept. of, and Dept. of Natural Resources

Regulations Amending the Vessel Pollution and Dangerous Chemicals Regulations 2119

RÈGLEMENTS PROJETÉS

Table des matières

Page

Cour d'appel fédérale et Cour fédérale
Règles modifiant les Règles des Cours fédérales 2105

Transports, min. des, et min. des Ressources naturelles
Règlement modifiant le Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux 2119

Rules Amending the Federal Courts Rules

Statutory authority

Federal Courts Act

Sponsoring agencies

Federal Court of Appeal and Federal Court

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

1. Background

The Rules Committee issued a discussion paper entitled *Possible Procedural Changes*, and by way of initial consultation circulated it to members of the profession and posted it on the Web sites of both the Federal Court of Appeal and the Federal Court. The paper indicated that, in addition to the larger reforms of the *Federal Courts Rules*, from time to time the need arises for discrete amendments. Reforms that are of a purely housekeeping nature may require no more than the ordinary process of notice and consultation through publication in the *Canada Gazette*. However, other reforms could benefit from input in advance of drafting proposed amendments to the Rules. This particular discussion paper identified several possible issues that could form the basis for reform of the Rules and for which the Rules Committee invited input through its Secretary.

Subsequently, at a plenary meeting of the Rules Committee held on May 6, 2011, it was agreed that the list of possible miscellaneous changes to the *Federal Courts Rules* would be divided up into procedural amendments and those that are more substantive in nature. The following proposed changes are those which were identified as procedural in nature and form the basis of the proposed rule changes.

At a plenary meeting of the Rules Committee held on November 26, 2010, a list of possible miscellaneous amendments to the *Federal Courts Rules* was discussed and reviewed. There was general agreement that this list of amendments was procedural in nature and could proceed in a relatively quick manner in order to address some minor discrepancies and to provide clarity in the Rules.

The Rules Committee proceeded to consider this list in greater detail at its next plenary meeting, held on May 6, 2011, and a discussion paper was distributed to members of the profession and on the Web sites of both the Federal Court of Appeal and the Federal Court.

The Rules Committee reviewed the various comments received flowing from that discussion paper at its next plenary meeting, held on November 18, 2011, and drafting instructions were finalized and sent to the legislative drafters at the Department of Justice.

Finally, the Rules Committee approved the proposed *Rules Amending the Federal Courts Rules* at its most recent plenary

Règles modifiant les Règles des Cours fédérales

Fondement législatif

Loi sur les Cours fédérales

Organismes responsables

Cour d'appel fédérale et Cour fédérale

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(*Ce résumé ne fait pas partie des Règles*.)

1. Contexte

Le Comité des règles a rédigé un document de travail intitulé *Changements procéduraux possibles* qu'il a, dans le cadre d'une consultation initiale, diffusé parmi les membres de la profession juridique, et affiché sur les sites Web de la Cour d'appel fédérale et de la Cour fédérale. Selon ce document, outre les grandes réformes des *Règles des Cours fédérales* (les Règles), il est de temps à autre nécessaire d'effectuer des modifications mineures. Les réformes d'ordre purement administratif n'exigent parfois pas plus que d'être soumises au processus ordinaire d'avis et de consultation, c'est-à-dire la publication dans la *Gazette du Canada*. Il existe toutefois d'autres réformes qui pourraient tirer parti de commentaires avant que ne soient rédigées les modifications que l'on envisage d'apporter aux Règles. Le présent document de travail présente plusieurs questions susceptibles de servir de fondement à une réforme des Règles, questions à l'égard desquelles le Comité des règles des Cours fédérales a cherché, par l'intermédiaire du secrétaire du Comité, à recueillir des commentaires.

Lors de la réunion plénière du Comité des règles tenue le 6 mai 2011, il fut convenu que, dans la liste des modifications qui pourraient être apportées aux *Règles des Cours fédérales*, on distinguerait les changements procéduraux des modifications de fond. Les changements proposés, exposés ci-dessous, sont les modifications d'ordre procédural et sont à la base des changements qu'il est proposé d'apporter aux Règles.

Lors d'une réunion plénière du Comité des règles tenue le 26 novembre 2010, le Comité examina une liste de divers changements envisagés. Il fut convenu que les changements figurant sur cette liste avaient un caractère procédural et pouvaient donc corriger de façon relativement rapide certaines divergences mineures et donner aux Règles davantage de clarté.

Le Comité des règles se pencha de plus près sur cette liste lors de la réunion plénière suivante, tenue le 6 mai 2011, et un document de travail fut diffusé parmi les membres de la profession juridique et publié sur les sites Web de la Cour d'appel fédérale et de la Cour fédérale.

Le 18 novembre 2011, à la réunion plénière suivante, le Comité des règles étudia les observations reçues au sujet du document de travail, et les instructions de rédaction furent finalisées et envoyées aux rédacteurs législatifs du ministère de la Justice.

Enfin, lors de sa dernière réunion plénière, le 11 mai 2012, le Comité des règles approuva le projet de *Règles modifiant les*

meeting held on May 11, 2012, and instructed that this set of miscellaneous amendments be prepublished in Part I of the *Canada Gazette* for further consultation with the public over a period of 60 days, as required by paragraph 46(4)(*a*) of the *Federal Courts Act*.

2. Issue

In addition to larger reforms that are sometimes needed to the *Federal Courts Rules*, there is a need to address non-substantive, miscellaneous amendments that are beneficial to the parties and to the Courts alike. The proposed amendments to the Rules were derived from an ongoing list of reforms which were more of a housekeeping nature submitted by members of the profession, the Registry and the Courts over the past couple of years. Those suggested changes have been synthesized into a single package of amendments. The topics are varied and range from the font size of documents submitted to the Courts at rule 65 to the dates of general sittings at subsection 34(1).

The following proposed miscellaneous amendments to the *Federal Courts Rules* have been discussed, reviewed and ultimately approved by the Rules Committee of the Federal Court of Appeal and the Federal Court (the "Rules Committee") at a total of four plenary Committee meetings, over the course of a two-year period.

3. Objectives

The proposed amendments provide greater flexibility to the parties and to the Court, thereby enhancing access to justice.

4. Description

To meet the above-mentioned objectives of the Rules, the Rules Committee proposes amendments to the following Rules:

1. Rule 15 regarding Registry hours of operations is repealed. The Rules Committee is of the view that the administrative details regarding the hours of operation could be communicated through the Web sites of the Federal Court of Appeal, the Federal Court and the Courts Administrative Service or by way of practice direction.

2. Rule 34 is amended to give greater flexibility to the Chief Justice of the Federal Court to schedule motions days, and would read as follows:

2. (1) Paragraphs 34(1)(*a*) to (*c*) of the Rules are replaced by the following:

(*a*) at Ottawa, every Wednesday and on any other day fixed by the Chief Justice of the Federal Court;

(*b*) at Toronto and Vancouver, every Monday and on any other day fixed by the Chief Justice of the Federal Court;

(*c*) in Quebec,

(i) at Montreal, every Monday and on any other day fixed by the Chief Justice of the Federal Court, and

(ii) on a day and at any other place fixed by the Chief Justice of the Federal Court; and

(*d*) in every province other than Ontario, Quebec and British Columbia, at least once per month, on a day and at a place fixed by the Chief Justice of the Federal Court.

(2) Paragraph 34(1)(*b*) of the Rules is replaced by the following:

(*b*) at Toronto and Vancouver, every Tuesday and on any other day fixed by the Chief Justice of the Federal Court;

Règles des Cours fédérales et demanda que ces divers changements fassent, comme le prévoit l'alinéa 46(4)*a*) de la *Loi sur les Cours fédérales*, l'objet d'une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* afin d'inviter les intéressés à transmettre leurs observations dans les 60 jours.

2. Enjeux/problèmes

Outre les grandes réformes des *Règles des Cours fédérales* qui sont parfois nécessaires, il y a également lieu d'effectuer diverses modifications d'ordre procédural dans l'intérêt tant des parties que des Cours fédérales. Les modifications qu'il est proposé d'apporter aux Règles s'inspirent de la liste courante de réformes d'ordre essentiellement administratif proposées ces dernières années par des membres de la profession, le greffe et les Cours mêmes. Les changements envisagés ont été réunis en un seul ensemble de modifications. Les sujets sont divers, allant de la taille des caractères utilisés pour rédiger les documents déposés à la Cour, à la règle 65 des Règles, aux dates des séances générales prévues au paragraphe 34(1).

Les diverses modifications, exposées ci-dessous, qu'il est prévu d'apporter aux *Règles des Cours fédérales* ont été débattues, révisées puis approuvées par le Comité des règles de la Cour d'appel fédérale et de la Cour fédérale (le Comité des règles), à l'issue de quatre réunions plénières du Comité, tenues sur une période de deux ans.

3. Objectifs

Les changements proposés accordent aux parties et à la Cour davantage de souplesse et, de ce fait, améliorent l'accès à la justice.

4. Description

En réponse aux objectifs susmentionnés, le Comité des règles propose que soient modifiées les dispositions suivantes des Règles :

1. La règle 15 concernant les heures de service du greffe est abrogée. Le Comité des règles estime que les détails administratifs concernant les heures de service peuvent simplement être affichés sur les sites Web de la Cour d'appel fédérale, de la Cour fédérale et du Service administratif des tribunaux judiciaires, ou communiqués dans le cadre de directives relatives à la pratique.

2. La règle 34 est modifiée afin d'accorder au juge en chef de la Cour fédérale davantage de souplesse pour élaborer le calendrier des journées consacrées à l'audition des requêtes. Dans sa nouvelle version, elle se lirait ainsi :

2. (1) Les alinéas 34(1)*a*) à *c*) des mêmes règles sont remplacés par ce qui suit :

a) à Ottawa, tous les mercredis et tout autre jour fixé par le juge en chef de la Cour fédérale;

b) à Toronto et Vancouver, tous les lundis et tout autre jour fixé par le juge en chef de la Cour fédérale;

c) au Québec :

(i) à Montréal, tous les lundis et tout autre jour fixé par le juge en chef de la Cour fédérale,

(ii) ailleurs, aux lieux et jours fixés par le juge en chef de la Cour fédérale;

d) dans toute province autre que l'Ontario, le Québec et la Colombie-Britannique, au moins une fois par mois, aux lieux et jours fixés par le juge en chef de la Cour fédérale.

(2) L'alinéa 34(1)*b*) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

b) à Toronto et Vancouver, tous les mardis et tout autre jour fixé par le juge en chef de la Cour fédérale;

(3) Subparagraph 34(1)(*c*)(i) of the Rules is replaced by the following:

(i) at Montreal, every Tuesday and on any other day fixed by the Chief Justice of the Federal Court, and

3. In order to provide the Court additional time to prepare and read the documents filed for motions days, rules 362, 364(3) and 365(1) should be amended and set out as follows:

362. (1) Subject to subsection (2), on a motion other than a motion under rule 369, a notice of motion and any affidavit required under rule 363 shall be served and filed at least three days before the day set out in the notice for the hearing of the motion.

(2) The Court may hear the motion on less than three days' notice.

364. (3) Subject to subsections 51(2), 163(2) and 213(3), on a motion other than a motion under rule 369, the motion record shall be served and filed at least three days before the day set out in the notice of motion for the hearing of the motion.

365. (1) Subject to subsections 213(4) and 369(2), a respondent to a motion shall serve a respondent's motion record and file three copies of it not later than 2:00 p.m. on the day that is two days before the hearing of the motion.

4. Rule 65 regarding the format of documents is amended to specify the requirement for a 12-point Times New Roman or Arial font for court documents, including references.

5. Rule 149 is amended to address the minor discrepancy between current rule 149, which allows for payment into court to be made by way of a bill of exchange drawn on a bank, trust company, etc., and Form 149, which refers to payments being made by way of certified cheque. It would be best to reconcile the two at the same time, by amending rule 149 to add the words "certified cheque or other bill of exchange…"

6. Subsection 237(6) is amended to correct an incorrect cross-reference in subsection 237(6) regarding the examination of a party under a legal disability. The cross-reference has been changed from rule 121, which requires persons under legal disabilities to be represented, to subsection 115(1), which is a reference to the person who is appointed to represent the person under legal disability.

7. Subsection 280(2) is amended to read "[w]ith leave of the Court, all or part of an affidavit or statement referred to in paragraph 279(*b*) may be taken as read into evidence by the witness."

8. Rule 305 and Form 305 are amended to provide for respondents who wish to appear in support of an application (following the jurisprudence in *Sepracor Inc.*). At the present time, the Rule allows only for respondents who wish to appear to oppose an application.

9. Subsections 309(2) and 310(2) have been amended to eliminate the need to file an affidavit attaching the certified record or portion thereof, which is already part of the Court record. This will clarify the controversy in the interpretation of these rules referred to in *Canada (Attorney General) v. Select Brand Distributors Inc.*, 2010 FCA 3, and essentially reiterates what the *Canada Evidence Act* says with respect to the admissibility of documents.

10. A new rule 316.1 is created and it sets out exceptions to general procedures for *ex parte* applications and sets out which

(3) Le sous-alinéa 34(1)(*c*)(i) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

(i) à Montréal, tous les mardis et tout autre jour fixé par le juge en chef de la Cour fédérale,

3. Afin que la Cour ait davantage de temps pour préparer et lire les documents déposés en vue des journées consacrées à l'examen des requêtes, les dispositions 362, 364(3) et 365(1) des Règles devraient aussi être modifiées en ce sens :

362. (1) Sous réserve du paragraphe (2) et sauf s'il s'agit d'une requête présentée selon la règle 369, l'avis de requête, accompagné de l'affidavit exigé par la règle 363, est signifié et déposé au moins trois jours avant la date d'audition de la requête indiquée dans l'avis.

(2) La Cour peut entendre la requête sur préavis de moins de trois jours :

364. (3) Sous réserve des paragraphes 51(2), 163(2) et 213(3), le dossier de requête, sauf s'il s'agit d'une requête présentée selon la règle 369, est signifié et déposé au moins trois jours avant la date de l'audition de la requête indiquée dans l'avis de requête.

365. (1) Sous réserve des paragraphes 213(4) et 369(2), l'intimé signifie un dossier de réponse et en dépose trois copies au plus tard à 14 heures deux jours avant la date de l'audition de la requête.

4. La règle 65 concernant la présentation de documents imprimés est modifiée afin de préciser que les documents de la Cour, y compris les références, doivent être imprimés avec des caractères Times New Roman ou Arial de 12 points.

5. La règle 149 est modifiée afin de supprimer une légère incompatibilité entre la règle 149 actuelle, qui permet, pour le paiement de sommes d'argent à la Cour, l'emploi de lettres de change tirées sur une banque, une société de fiducie, etc., et la formule 149 qui prévoit que les versements doivent être effectués par chèque certifié. Il serait bon d'harmoniser les deux en même temps, en modifiant l'article 149 par l'ajout des mots « chèque certifié ou autre lettre de change […] ».

6. Le paragraphe 237(6) est modifié afin de corriger une référence erronée au sous-paragraphe 237(6) concernant l'interrogatoire préalable d'une personne sans capacité d'ester en justice. La référence est changée de la règle 121, qui exige qu'une telle partie soit représentée, au sous-paragraphe 115(1), qui fait référence à une personne qui est désignée pour représenter une personne n'ayant pas la capacité d'ester en justice.

7. Le paragraphe 280(2) prévoit dorénavant ceci : « L'affidavit ou la déclaration visé à l'alinéa 279*b*) ou tout passage de l'un ou de l'autre peut, avec l'autorisation de la Cour, être considéré comme ayant été lu par le témoin à titre d'élément de preuve ».

8. La règle 305 et la formule 305 sont modifiées afin de prévoir le cas de défendeurs qui souhaitent comparaître à l'appui d'une demande (suivant le précédent établi dans *Sepracor Inc.*). La règle ne prévoit actuellement que le cas de défendeurs souhaitant comparaître pour s'opposer à une demande.

9. Les paragraphes 309(2) et 310(2) ont été modifiés et suppriment le besoin de déposer un affidavit joignant la copie certifiée conforme du dossier ou une partie de celui-ci, dans la mesure où le document fait déjà partie du dossier de la Cour. Cela permettra de trancher la question touchant l'interprétation de ces règles, soulevée dans l'arrêt *Canada (Procureur général) c. Select Brand Distributeurs Inc.*, 2010 CAF 3, ne faisant essentiellement que rappeler ce que la *Loi sur la preuve au Canada* prévoit en matière d'admissibilité de documents.

10. Une nouvelle règle 316.1 est créée afin de préciser les exceptions aux procédures généralement applicables de demandes

documents need not be served. A new rule 316.2 is also created to clarify the example of summary applications under section 231.7 of the *Income Tax Act* as an exception to the general procedure. A new Form 316.2 is also created to support the summary applications under the *Income Tax Act*.

11. Paragraph 385(1)(*a*) is amended by adding the words "any orders," which helps to make it more reflective of the general principle set out in rule 3. The amendment will read as follows: "give any directions or make any orders that are necessary for the just, most expeditious and least expensive determination of the proceeding on its merits."

12. Rule 439 regarding directions from the Court to the Sheriff is amended by adding the words "a person at whose instance a writ of execution is issued." This amendment allows for greater clarity and matches the wording used in rule 438.

13. Form 301 is amended to replace the word "prepare" with the word "file" in the third paragraph in reference to a notice of appearance.

14. Subsection 1(1) of Tariff A is amended. The amendment adds paragraph (*h*), which establishes a fee for the *Anton Piller* orders. It shall specify that the applicant must make a payment of $50 for each defendant added to an *Anton Piller* order.

and

Subsection 1(2) of Tariff A is amended by adding paragraph (*c.1*) for the filing fee for summary trial motions to be $50.

15. Section 2 of Tariff A is amended regarding the value of "C" in the formula, removing the words "one-half" from the definition of variable "C" to read "C is the amount payable by the Administrator to a court reporter in respect of the portion of the trial or hearing conducted after the first three days;"

16. These Rules come into force on the day on which they are registered, with the exception of paragraphs 34(1)(*b*) and (*c*), which shall come into effect six months thereafter, as set out in subsection 2(2) and (3).

5. Consultation

Sections 45.1 and 46 of the *Federal Courts Act* provide that the rules concerning the practice and procedure before the Federal Court of Appeal and the Federal Court are established by the Rules Committee of the Federal Court of Appeal and the Federal Court (the "Rules Committee"), subject to the approval of the Governor in Council.

The proposed procedural amendments have been recommended by the Rules Committee, which comprises the Chief Justices of the Federal Court of Appeal and the Federal Court; judges of both the Federal Court of Appeal and the Federal Court; the Chief Administrator of the Courts Administration Service; and practising lawyers designated by the Attorney General of Canada from both the private and public sectors, upon consultation with the Chief Justices of the Federal Court of Appeal and the Federal Court.

6. Rationale

The amendments to the *Federal Courts Rules* will improve access to justice before both the Federal Court of Appeal and the Federal Court, and will not unduly impact on other areas or

ex parte en soulignant quels documents n'ont pas à être signifiés. Une nouvelle règle 316.2 est également créée afin de clarifier l'exemple des demandes sommaires en vertu de l'article 231.7 de la *Loi de l'impôt sur le revenu* à l'exception aux règles générales de procédure. Une nouvelle formule 316.2 est également créée afin d'accompagner les demandes sommaires en vertu de la *Loi de l'impôt sur le revenu*.

11. L'alinéa 385(1)*a*) est modifié par l'ajout des mots « rendre toute ordonnance » afin de refléter davantage le principe général énoncé à la règle 3. La version modifiée est rédigée en ces termes : « donner toute directive ou rendre toute ordonnance nécessaires pour permettre d'apporter une solution au litige qui soit juste et la plus expéditive et économique possible ».

12. La règle 439 concernant les directives de la Cour adressées au shérif est modifiée par l'ajout des mots « la personne qui a fait délivrer un bref d'exécution ». Cette modification permettra une meilleure clarté et reflète la terminologie de la règle 438.

13. La formule 301 est modifiée afin de remplacer le mot « préparer » avec le mot « déposer » au troisième paragraphe, dans le contexte d'un avis de comparution.

14. Le paragraphe 1(1) du tarif A est modifié. Cette modification exigerait l'ajout de l'alinéa *h*), lequel s'applique aux ordonnances *Anton Piller*. Cet alinéa précisera que le demandeur doit, pour chaque défendeur ajouté à une ordonnance *Anton Piller*, effectuer un versement de 50 $.

et

Le paragraphe 1(2) du tarif A est modifié par l'ajout de l'alinéa *c.1*), lequel fixe à 50 $ le montant des droits payables lors du dépôt d'une requête en procès sommaire.

15. L'article 2 du tarif A est modifié en ce qui concerne la valeur de « C » de la formule, par le retrait des mots « la moitié du » de la définition de la variable « C », cette définition prévoyant dorénavant que « C » est « le montant payable par l'administrateur au sténographe judiciaire à l'égard de la partie de l'instruction ou de l'audience qui s'est poursuivie au-delà de trois jours; »

16. Ces règles entreront en vigueur le jour de leur enregistrement, à l'exception des alinéas 34(1)*b*) et *c*), qui entreront en vigueur six mois après la date d'enregistrement, tel qu'il est prévu aux paragraphes 2(2) et (3).

5. Consultation

Aux termes des articles 45.1 et 46 de la *Loi sur les Cours fédérales*, les règles de pratique et de procédure en vigueur devant la Cour d'appel fédérale et la Cour fédérale sont établies par le Comité des règles de la Cour d'appel fédérale et de la Cour fédérale (le Comité des règles), sous réserve de l'approbation du gouverneur en conseil.

Les changements procéduraux envisagés ont été recommandés par le Comité des règles, qui comprend le juge en chef de la Cour d'appel fédérale et le juge en chef de la Cour fédérale; des juges de la Cour d'appel fédérale et de la Cour fédérale; l'administrateur en chef du Service administratif des tribunaux judiciaires ainsi que des avocats exerçant tant en pratique privée que dans le secteur public, et désignés par le procureur général du Canada, après consultation avec le juge en chef de la Cour d'appel fédérale et le juge en chef de la Cour fédérale.

6. Justification

Les modifications apportées aux *Règles des Cours fédérales* amélioreront l'accès à la justice tant devant la Cour d'appel fédérale que devant la Cour fédérale, sans pour cela avoir une

sectors. It is expected that the benefits will be realized both by the judiciary and the litigants in terms of flexibility and accessibility.

In many of the proposed changes, the Rules Committee was responding to requests by the parties to ensure better and easier access to the Courts. For example, the Court was listening to the parties who sought to alleviate the need to replicate material already found in a certified tribunal record, by adding a new paragraph at rules 309 and 310.

In terms of the costs to Canadians, the only change that will have a small impact is the change contemplated in adding a new paragraph for *Anton Piller* orders in intellectual property matters to be set at a fee of $50 per defendant (paragraph 1(1)(*h*) of Tariff A of the *Federal Courts Rules*) and a new paragraph for a filing fee of summary trial motions, to be set at $50 (paragraph 1(2)(*c.1*) of Tariff A of the *Federal Courts Rules*).

There was also a need to reconcile rule 149 with the related Form 149 pertaining to different methods of payment into court, in order to ensure that they both read the same way and allowed for either a certified cheque or other bill of exchange.

Finally, the Rules Committee of the Federal Court of Appeal and the Federal Court is of the view that these procedural amendments should have no deleterious impact on the parties before the Court or the public at large.

7. Contact

Chantelle Bowers
Secretary of the Rules Committee of the Federal Court of Appeal and the Federal Court
Ottawa, Ontario
K1A 0H9
Telephone: 613-995-5063
Fax: 613-941-9454
Email: Chantelle.Bowers@fca-caf.gc.ca

trop grande incidence sur les autres domaines ou secteurs. Les avantages de ces modifications devraient être ressentis tant par la magistrature que par les plaideurs en ce qui concerne l'accessibilité et la flexibilité.

Pour bon nombre des changements proposés, le Comité des règles ne fait que répondre aux demandes des parties qui souhaitaient que l'accès aux tribunaux soit amélioré et facilité. La Cour a notamment été sensible aux arguments des parties qui souhaitaient supprimer le besoin de reproduire des documents qui figurent déjà dans la copie certifiée conforme du dossier du tribunal, et c'est à cela que répond l'ajout d'un nouveau paragraphe aux règles 309 et 310.

Quant aux coûts que cela peut entraîner pour les Canadiens, la seule modification susceptible d'avoir une légère incidence est le changement qu'apporterait l'ajout d'un nouvel alinéa applicable aux ordonnances *Anton Piller* dans les affaires de propriété intellectuelle, les droits de dépôt d'une demande en ce sens s'élevant à 50 $ pour chaque défendeur ajouté à la demande [alinéa 1(1)*h*) du tarif A des *Règles des Cours fédérales*] ainsi qu'un nouvel alinéa concernant les droits payables lors du dépôt d'une requête en procès sommaire, le montant de ces droits s'élevant à 50 $ [alinéa 1(2)*c.1*) du tarif A des *Règles des Cours fédérales*].

Il convenait également d'harmoniser la règle 149 et la formule 149 correspondante concernant les divers modes de paiement d'une somme d'argent à la Cour afin de faire correspondre les deux libellés et permettre que les versements soient effectués par chèque certifié ou par lettre de change.

Enfin, le Comité des règles de la Cour d'appel fédérale et de la Cour fédérale estime que ces modifications procédurales n'auront aucun impact défavorable, ni pour les parties devant la Cour, ni pour le public en général.

7. Personne-ressource

Chantelle Bowers
Secrétaire du Comité des règles de la Cour d'appel fédérale et de la Cour fédérale
Ottawa (Ontario)
K1A 0H9
Téléphone : 613-995-5063
Télécopieur : 613-941-9454
Courriel : Chantelle.Bowers@fca-caf.gc.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given, pursuant to paragraph 46(4)(*a*)[a] of the *Federal Courts Act*[b], and subject to the approval of the Governor in Council, that the rules committee of the Federal Court of Appeal and the Federal Court, pursuant to section 46[c] of that Act, proposes to make the annexed *Rules Amending the Federal Courts Rules*.

Interested persons may make representations in writing concerning the proposed Rules within 60 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to Chantelle Bowers, Secretary to the Rules Committee, Federal Court of Appeal, 90 Sparks Street, 10th Floor,

[a] S.C. 1990, c. 8, s. 14(4)
[b] R.S., c. F-7; S.C. 2002, c. 8, s. 14
[c] S.C. 2002, c. 8, s. 44

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné, conformément à l'alinéa 46(4)*a*)[a] de la *Loi sur les Cours fédérales*[b], que le comité des règles de la Cour d'appel fédérale et de la Cour fédérale, en vertu de l'article 46[c] de cette loi, se propose d'établir, sous réserve de l'approbation du gouverneur en conseil, les *Règles modifiant les Règles des Cours fédérales*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations écrites au sujet du projet de règles dans les soixante jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Chantelle Bowers, secrétaire du comité des règles, Cour d'appel fédérale, 90, rue Sparks, 10e étage, Ottawa (Ontario)

[a] L.C. 1990, ch. 8, par. 14(4)
[b] L.R., ch. F-7; L.C. 2002, ch. 8, art. 14
[c] L.C. 2002, ch. 8, art. 44

Ottawa, Ontario K1A 0H9 (tel.: 613-995-5063; fax: 613-941-9454; email: chantelle.bowers@fca-caf.gc.ca).

Ottawa, June 28, 2012

DANIEL GOSSELIN
Chief Administrator
Courts Administrative Service

K1A 0H9 (tél. : 613-995-5063; téléc. : 613-941-9454; courriel : chantelle.bowers@fca-caf.gc.ca).

Ottawa, le 28 juin 2012

L'administrateur en chef
Service administratif des tribunaux judiciaires
DANIEL GOSSELIN

RULES AMENDING THE FEDERAL COURTS RULES

AMENDMENTS

1. Rule 15 of the *Federal Courts Rules*[1] is repealed.

2. (1) Paragraphs 34(1)(*a*) to (*c*) of the Rules are replaced by the following:

(*a*) at Ottawa, every Wednesday and on any other day fixed by the Chief Justice of the Federal Court;

(*b*) at Toronto and Vancouver, every Monday and on any other day fixed by the Chief Justice of the Federal Court;

(*c*) in Quebec,

(i) at Montreal, every Monday and on any other day fixed by the Chief Justice of the Federal Court, and

(ii) on a day and at any other place fixed by the Chief Justice of the Federal Court; and

(*d*) in every province other than Ontario, Quebec and British Columbia, at least once per month, on a day and at a place fixed by the Chief Justice of the Federal Court.

(2) Paragraph 34(1)(*b*) of the Rules is replaced by the following:

(*b*) at Toronto and Vancouver, every Tuesday and on any other day fixed by the Chief Justice of the Federal Court;

(3) Subparagraph 34(1)(*c*)(i) of the Rules is replaced by the following:

(i) at Montreal, every Tuesday and on any other day fixed by the Chief Justice of the Federal Court, and

3. Rule 65 of the Rules is replaced by the following:

Format of printed documents

65. A printed document that is prepared for use in a proceeding shall be legible, the print — including all references in the document — shall be in 12-point Times New Roman or Arial font and each page of the document shall

(*a*) be on good quality white or off-white paper, measuring 21.5 cm by 28 cm (8½ in. by 11 in.);

(*b*) have top and bottom margins of not less than 2.5 cm and left and right margins of not less than 3.5 cm;

(*c*) be printed on one side of the paper only, unless the document is a book of authorities; and

(*d*) have no more than 30 lines, exclusive of headings.

[1] SOR/98-106; SOR/2004-283

RÈGLES MODIFIANT LES RÈGLES DES COURS FÉDÉRALES

MODIFICATIONS

1. La règle 15 des *Règles des Cours fédérales*[1] est abrogé.

2. (1) Les alinéas 34(1)*a*) à *c*) des mêmes règles sont remplacés par ce qui suit :

a) à Ottawa, tous les mercredis et tout autre jour fixé par le juge en chef de la Cour fédérale;

b) à Toronto et Vancouver, tous les lundis et tout autre jour fixé par le juge en chef de la Cour fédérale;

c) au Québec :

(i) à Montréal, tous les lundis et tout autre jour fixé par le juge en chef de la Cour fédérale,

(ii) ailleurs, aux lieux et jours fixés par le juge en chef de la Cour fédérale;

d) dans toute province autre que l'Ontario, le Québec et la Colombie-Britannique, au moins une fois par mois, aux lieux et jours fixés par le juge en chef de la Cour fédérale.

(2) L'alinéa 34(1)*b*) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

b) à Toronto et Vancouver, tous les mardis et tout autre jour fixé par le juge en chef de la Cour fédérale;

(3) Le sous-alinéa 34(1)*c*)(i) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

(i) à Montréal, tous les mardis et tout autre jour fixé par le juge en chef de la Cour fédérale,

3. La règle 65 des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

Présentation des documents imprimés

65. Les documents imprimés produits pour une instance sont lisibles et la police de caractère utilisée est Times New Roman ou Arial d'une taille de 12 points – y compris toutes les références – et chaque page est présentée de la façon suivante :

a) elle est imprimée sur du papier blanc ou blanc cassé de bonne qualité de format 21,5 cm sur 28 cm (8½ pouces sur 11 pouces);

b) ses marges du haut et du bas sont d'au moins 2,5 cm et celles de gauche et de droite, d'au moins 3,5 cm;

c) elle est imprimée sur un côté seulement, sauf dans le cas du cahier des lois, des règlements, de la jurisprudence et de la doctrine;

[1] DORS/98-106; DORS/2004-283

d) elle ne contient pas plus de 30 lignes, à l'exclusion des titres.

4. (1) Paragraph 149(1)(*a*) of the Rules is replaced by the following:

(*a*) a certified cheque or other bill of exchange drawn on a bank, trust company, credit union or caisse populaire or any other bill of exchange authorized by order of the Court, payable to the order of the Receiver General; and

4. (1) L'alinéa 149(1)*a*) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

a) un chèque certifié ou autre lettre de change tiré sur une banque, une société de fiducie, une caisse de crédit ou une caisse populaire, ou toute autre lettre de change autorisée par ordonnance de la Cour, payable à l'ordre du receveur général;

(2) Subsections 149(2) and (3) of the Rules are replaced by the following:

Effective date of payment

(2) Payment into court by a certified cheque or other bill of exchange that is paid on presentation for payment is effective on the day on which it was delivered to the Registry.

Receipt for payment

(3) When a certified cheque or other bill of exchange is paid, the Administrator shall endorse or acknowledge receipt on a copy of the tender of payment into court and return it to the person who made the payment.

(2) Les paragraphes 149(2) et (3) des mêmes règles sont remplacés par ce qui suit :

Prise d'effet

(2) La consignation qui est faite au moyen d'un chèque certifié ou autre lettre de change qui est accepté sur présentation pour paiement prend effet à la date où ce chèque ou cette autre lettre de change a été remis au greffe.

Accusé de réception

(3) Lorsque le chèque certifié ou autre lettre de change est payé, l'administrateur l'endosse ou en accuse réception sur une copie de l'offre de consignation et la remet à la personne qui a fait le paiement.

5. Subsection 237(6) of the Rules is replaced by the following:

Examination of party under legal disability

(6) If a party intends to examine for discovery a person who is appointed under paragraph 115(1)(*b*) to represent a person under a legal disability, the party may, with leave of the Court, also examine the person under a legal disability.

5. Le paragraphe 237(6) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

Interrogatoire d'une personne sans capacité d'ester en justice

(6) La partie qui entend soumettre à un interrogatoire préalable la personne désignée, en vertu de l'alinéa 115(1)*b*), pour représenter une personne n'ayant pas la capacité d'ester en justice peut, avec l'autorisation de la Cour, interroger aussi cette dernière.

6. Subsection 280(2) of the Rules is replaced by the following:

Affidavit taken as read

(2) With leave of the Court, all or part of an affidavit or statement referred to in paragraph 279(*b*) may be taken as read into evidence by the witness.

6. Le paragraphe 280(2) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

Lecture de l'affidavit

(2) L'affidavit ou la déclaration visé à l'alinéa 279*b*) ou tout passage de l'un ou de l'autre peut, avec l'autorisation de la Cour, être considéré comme ayant été lu par le témoin à titre d'élément de preuve.

7. Rule 305 of the Rules is replaced by the following:

Notice of appearance

305. A respondent who intends to appear in respect of an application shall, within 10 days after being served with a notice of application, serve and file a notice of appearance in Form 305.

7. La règle 305 des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

Avis de comparution

305. Dans les dix jours après avoir reçu signification de l'avis de demande, le défendeur qui a l'intention de comparaître signifie et dépose un avis de comparution établi selon la formule 305.

8. Subsection 309(2) of the Rules is amended by adding the following after paragraph (*e*):

(*e.1*) any material that has been certified by a tribunal and transmitted under Rule 318 that is to be used by the applicant at the hearing;

8. Le paragraphe 309(2) des mêmes règles est modifié par adjonction, après l'alinéa *e*), de ce qui suit :

e.1) tout document ou élément matériel certifié par un office fédéral et transmis en application de la règle 318 qu'il entend utiliser à l'audition de la demande;

9. Subsection 310(2) of the Rules is amended by adding the following after paragraph (*c*):

(*c.1*) any material that has been certified by a tribunal and transmitted under Rule 318 that is to be used by the respondent at the hearing and that is not contained in the applicant's record;

9. Le paragraphe 310(2) des mêmes règles est modifié par adjonction, après l'alinéa *c*), de ce qui suit :

c.1) tout document ou élément matériel certifié par un office fédéral et transmis en application de la règle 318 qu'il entend utiliser à l'audition de la demande et qui n'est pas contenu dans le dossier du demandeur;

10. The Rules are amended by adding the following after Rule 316:

EXCEPTIONS TO GENERAL PROCEDURE

Ex parte proceedings

316.1 Despite rules 304, 306, 309 and 314, for a proceeding referred to in paragraph 300(*b*) that is brought *ex parte*,

(*a*) the notice of application, the applicant's record, affidavits and documentary exhibits and the requisition for hearing are not required to be served; and

(*b*) the applicant's record and the requisition for hearing must be filed at the time the notice of application is filed.

Summary application under *Income Tax Act*

316.2 (1) Except for rule 359, the procedures set out in Part 7 apply, with any modifications that are required, to a summary application brought under section 231.7 of the *Income Tax Act*.

Commencing the application

(2) The application shall be commenced by a notice of summary application in Form 316.2.

11. (1) Subsection 362(1) of the Rules is replaced by the following:

Service and filing of notice

362. (1) Subject to subsection (2), on a motion other than a motion under rule 369, a notice of motion and any affidavit required under rule 363 shall be served and filed at least three days before the day set out in the notice for the hearing of the motion.

(2) The portion of subsection 362(2) of the Rules before paragraph (*a*) is replaced by the following:

Motion on less than three days notice

(2) The Court may hear the motion on less than three days' notice

12. Subsection 364(3) of the Rules is replaced by the following:

Service and filing of motion record

(3) Subject to subsections 51(2), 163(2) and 213(3), on a motion other than a motion under rule 369, the motion record shall be served and filed at least three days before the day set out in the notice of motion for the hearing of the motion.

13. Subsection 365(1) of the Rules is replaced by the following:

Respondent's motion record

365. (1) Subject to subsections 213(4) and 369(2), a respondent to a motion shall serve a respondent's motion record and file three copies of it not later than 2:00 p.m. on the day that is two days before the hearing of the motion.

14. Paragraph 385(1)(*a*) of the Rules is replaced by the following:

(*a*) give any directions or make any orders that are necessary for the just, most expeditious and least expensive determination of the proceeding on its merits;

15. Subsection 439(3) of the Rules is replaced by the following:

Directions from Court

(3) A person at whose instance a writ of execution is issued or a sheriff may seek directions from

10. Les mêmes règles sont modifiées par adjonction, après la règle 316, de ce qui suit :

EXCEPTIONS AUX RÈGLES GÉNÉRALES DE PROCÉDURE

Instances présentées *ex parte*

316.1 Malgré les règles 304, 306, 309 et 314, s'agissant d'instances visées à l'alinéa 300*b*) qui sont présentées *ex parte* :

a) l'avis de demande, le dossier du demandeur, les affidavits et pièces documentaires du demandeur et la demande d'audience n'ont pas à être signifiés;

b) le dossier du demandeur et la demande d'audience doivent être déposés au moment du dépôt de l'avis de demande.

Demande sommaire en vertu de la *Loi de l'impôt sur le revenu*

316.2 (1) À l'exception de la règle 359, la procédure établie à la partie 7 s'applique, avec les modifications nécessaires, à la demande sommaire présentée en vertu de l'article 231.7 de la *Loi de l'impôt sur le revenu*.

Introduction de la demande

(2) La demande est introduite par un avis de demande sommaire établi selon la formule 316.2.

11. (1) Le paragraphe 362(1) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

Délais de signification et de dépôt

362. (1) Sous réserve du paragraphe (2) et sauf s'il s'agit d'une requête présentée selon la règle 369, l'avis de requête, accompagné de l'affidavit exigé par la règle 363, est signifié et déposé au moins trois jours avant la date d'audition de la requête indiquée dans l'avis.

(2) Le passage du paragraphe 362(2) des mêmes règles précédant l'alinéa *a*) est remplacé par ce qui suit :

Préavis de moins de trois jours

(2) La Cour peut entendre la requête sur préavis de moins de trois jours :

12. Le paragraphe 364(3) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

Signification et dépôt du dossier de requête

(3) Sous réserve des paragraphes 51(2), 163(2) et 213(3), le dossier de requête, sauf s'il s'agit d'une requête présentée selon la règle 369, est signifié et déposé au moins trois jours avant la date de l'audition de la requête indiquée dans l'avis de requête.

13. Le paragraphe 365(1) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

Dossier de l'intimé

365. (1) Sous réserve des paragraphes 213(4) et 369(2), l'intimé signifie un dossier de réponse et en dépose trois copies au plus tard à 14 heures deux jours avant la date de l'audition de la requête.

14. L'alinéa 385(1)*a*) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

a) donner toute directive ou rendre toute ordonnance nécessaires pour permettre d'apporter une solution au litige qui soit juste et la plus expéditive et économique possible;

15. Le paragraphe 439(3) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

Directives de la Cour

(3) La personne qui a fait délivrer un bref d'exécution ou le shérif peut demander des directives

the Court concerning any issue not addressed by these Rules that arises from the enforcement of an order.

16. Form 301 of the Rules is replaced by the Form 301 set out in the schedule.

17. Form 305 of the Rules is replaced by the Form 305 set out in the schedule.

18. The Rules are amended by adding, in numerical order, the Form 316.2 set out in the schedule.

19. (1) Subsection 1(1) of Tariff A to the Rules is amended by adding the following after paragraph (*g*):

(*h*) an *Anton Piller* order, per defendant.....$50

(2) Subsection 1(2) of Tariff A to the Rules is amended by adding the following after paragraph (*c*):

(*c.1*) a notice of motion for a summary trial $50

20. The description of C in section 2 of Tariff A to the Rules is replaced by the following:

C is the amount payable by the Administrator to a court reporter in respect of the portion of the trial or hearing conducted after the first three days; and

COMING INTO FORCE

21. (1) Subject to subsection (2), these Rules come into force on the day on which they are registered.

(2) Subsections 2(2) and (3) come into force six months after the day on which these Rules are registered.

à la Cour au sujet de toute question non prévue par les présentes règles qui découle de l'exécution d'une ordonnance.

16. La formule 301 des mêmes règles est remplacée par la formule 301 figurant à l'annexe.

17. La formule 305 des mêmes règles est remplacée par la formule 305 figurant à l'annexe.

18. Les mêmes règles sont modifiées par adjonction, selon l'ordre numérique, de la formule 316.2 figurant à l'annexe.

19. (1) Le paragraphe 1(1) du tarif A des mêmes règles est modifié par adjonction, après l'alinéa *g*), de ce qui suit :

h) pour une ordonnance *Anton Piller*, par défendeur ..... 50 $

(2) Le paragraphe 1(2) du tarif A des mêmes règles est modifié par adjonction, après l'alinéa *c*), de ce qui suit :

c.1) pour un avis de requête en procès sommaire ..... 50 $

20. L'élément C de la formule figurant à l'article 2 du tarif A des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

C le montant payable par l'administrateur au sténographe judiciaire à l'égard de la partie de l'instruction ou de l'audience qui s'est poursuivie au-delà de trois jours;

ENTRÉE EN VIGUEUR

21. (1) Sous réserve du paragraphe (2), les présentes règles entrent en vigueur à la date de leur enregistrement.

(2) Les paragraphes 2(2) et (3) entrent en vigueur six mois après la date d'enregistrement des présentes règles.

SCHEDULE
(Sections 16, 17 and 18)

FORM 301

Rule 301

NOTICE OF APPLICATION

(General Heading — Use Form 66)

(Court seal)

NOTICE OF APPLICATION

TO THE RESPONDENT:

A PROCEEDING HAS BEEN COMMENCED by the applicant. The relief claimed by the applicant appears on the following page.

THIS APPLICATION will be heard by the Court at a time and place to be fixed by the Judicial Administrator. Unless the Court orders otherwise, the place of hearing will be as requested by the applicant. The applicant requests that this application be heard at *(place where Federal Court of Appeal (or Federal Court) ordinarily sits)*.

IF YOU WISH TO OPPOSE THIS APPLICATION, to receive notice of any step in the application or to be served with any documents in the application, you or a solicitor acting for you must file a notice of appearance in Form 305 prescribed by the *Federal Courts Rules* and serve it on the applicant's solicitor or, if the applicant is self-represented, on the applicant, WITHIN 10 DAYS after being served with this notice of application.

Copies of the *Federal Courts Rules*, information concerning the local offices of the Court and other necessary information may be obtained on request to the Administrator of this Court at Ottawa (telephone 613-992-4238) or at any local office.

IF YOU FAIL TO OPPOSE THIS APPLICATION, JUDGMENT MAY BE GIVEN IN YOUR ABSENCE AND WITHOUT FURTHER NOTICE TO YOU.

(Date)

Issued by: _____
(Registry Officer)

Address of local office: _____

TO: *(Name and address of each respondent)*

(Name and address of every other person required to be served)

(Separate page)

APPLICATION

(Where the application is an application for judicial review)

This is an application for judicial review in respect of

(Identify the tribunal.)

(Set out the date and details of the decision, order or other matter in respect of which judicial review is sought.)

The applicant makes application for: *(State the precise relief sought.)*

The grounds for the application are: *(State the grounds to be argued, including any statutory provision or rule relied on.)*

This application will be supported by the following material: *(List the supporting affidavits, including documentary exhibits, and the portions of transcripts to be used.)*

(If the applicant wishes a tribunal to forward material to the Registry, add the following paragraph:)

The applicant requests *(name of the tribunal)* to send a certified copy of the following material that is not in the possession of the applicant but is in the possession of the *(tribunal)* to the applicant and to the Registry: *(Specify the particular material.)*

(Date)

_____
(Signature of solicitor or applicant)
(Name, address and telephone and fax numbers of solicitor or applicant)

FORM 305

Rule 305

NOTICE OF APPEARANCE — APPLICATION

(General Heading — Use Form 66)

NOTICE OF APPEARANCE

The respondent intends to appear in respect of this application.

(Date)

_____
(Signature of solicitor or respondent)
(Name, address and telephone and fax numbers of solicitor or respondent)

TO: *(Names and addresses of other solicitors or parties)*

FORM 316.2

Rule 316.2

NOTICE OF SUMMARY APPLICATION

(General Heading — Use Form 66)

(Court seal)

NOTICE OF SUMMARY APPLICATION

TO THE RESPONDENT:

A SUMMARY APPLICATION HAS BEEN COMMENCED by the applicant under section 231.7 of the *Income Tax Act*. The relief claimed by the applicant appears on the following page.

THIS APPLICATION will be heard by the Court on *(day)*, *(date)*, at *(time)* or as soon after that time as the application can be heard, at *(place)*.

IF YOU WISH TO OPPOSE THIS APPLICATION, you or a solicitor acting for you must serve a respondent's record and file three copies of it not later than 2:00 p.m. on the last business day before the hearing of the application.

Copies of the *Federal Courts Rules*, information concerning the local offices of the Court and other necessary information may be obtained on request to the Administrator of this Court at Ottawa (telephone 613-992-4238) or at any local office.

IF YOU FAIL TO OPPOSE THIS APPLICATION, JUDGMENT MAY BE GIVEN IN YOUR ABSENCE AND WITHOUT FURTHER NOTICE TO YOU.

(Date)

Issued by: _____
(Registry Officer)

Address of local office: _____

TO: *(Name and address of each respondent)*
(Name and address of every other person required to be served)

(Separate page)

SUMMARY APPLICATION

The applicant makes application for: *(State the precise relief sought.)*

The grounds for the application are: *(State the grounds to be argued, including any statutory provision or rule relied on.)*

This application will be supported by the following material: *(List the supporting affidavits, including documentary exhibits, and the portions of transcripts to be used.)*

(Date)

_____
(Signature of solicitor or applicant)
(Name, address and telephone and fax numbers of solicitor or applicant)

[29-1-o]

ANNEXE
(articles 16, 17 et 18)

FORMULE 301

Règle 301

AVIS DE DEMANDE

(titre — formule 66)

(Sceau de la Cour)

AVIS DE DEMANDE

AU DÉFENDEUR :

UNE INSTANCE A ÉTÉ INTRODUITE CONTRE VOUS par le demandeur. La réparation demandée par celui-ci est exposée à la page suivante.

LA PRÉSENTE DEMANDE sera entendue par la Cour aux date, heure et lieu fixés par l'administrateur judiciaire. À moins que la Cour n'en ordonne autrement, le lieu de l'audience sera celui choisi par le demandeur. Celui-ci demande que l'audience soit tenue à *(endroit où la Cour d'appel fédérale (ou la Cour fédérale) siège habituellement)*.

SI VOUS DÉSIREZ CONTESTER LA DEMANDE, être avisé de toute procédure engagée dans le cadre de la demande ou recevoir signification de tout document visé dans la demande, vous-même ou un avocat vous représentant devez déposer un avis de comparution établi selon la formule 305 des *Règles des Cours fédérales* et le signifier à l'avocat du demandeur ou, si ce dernier n'a pas retenu les services d'un avocat, au demandeur lui-même, DANS LES DIX JOURS suivant la date à laquelle le présent avis de demande vous est signifié.

Des exemplaires des *Règles des Cours fédérales* ainsi que les renseignements concernant les bureaux locaux de la Cour et autres renseignements utiles peuvent être obtenus, sur demande, de l'administrateur de la Cour, à Ottawa (n° de téléphone 613-992-4238), ou à tout bureau local.

SI VOUS NE CONTESTEZ PAS LA DEMANDE, UN JUGEMENT PEUT ÊTRE RENDU EN VOTRE ABSENCE SANS QUE VOUS RECEVIEZ D'AUTRE AVIS.

(Date)

Délivré par : _____
(Fonctionnaire du greffe)

Adresse du bureau local : _____

DESTINATAIRE : *(Nom et adresse de chaque défendeur)*
(Nom et adresse de toute autre personne qui reçoit la signification)

(page suivante)

DEMANDE

(Lorsqu'il s'agit d'une demande de contrôle judiciaire)

La présente est une demande de contrôle judiciaire concernant :

(Indiquer le nom de l'office fédéral.)

(Préciser la date et les particularités de la décision, de l'ordonnance ou autre question qui fait l'objet de la demande de contrôle judiciaire.)

L'objet de la demande est le suivant : *(Indiquer la réparation précise demandée.)*

Les motifs de la demande sont les suivants : *(Indiquer les motifs invoqués, avec mention de toute disposition législative ou règle applicable.)*

Les documents suivants sont présentés à l'appui de la demande : *(Indiquer les affidavits à l'appui accompagnés des pièces documentaires et des extraits de toute transcription.)*

(Si le demandeur désire que l'office fédéral transmette des documents au greffe, ajouter le paragraphe suivant :)

Le demandeur demande à *(nom de l'office fédéral)* de lui faire parvenir et d'envoyer au greffe une copie certifiée des documents suivants qui ne sont pas en sa possession, mais qui sont en la possession de l'office fédéral : *(Indiquer les documents.)*

(Date)

_____
(Signature de l'avocat ou du demandeur)

(Nom, adresse et numéros de téléphone et de télécopieur de l'avocat ou du demandeur)

FORMULE 305

Règle 305

AVIS DE COMPARUTION — DEMANDE

(titre — formule 66)

AVIS DE COMPARUTION

Le défendeur a l'intention de comparaître dans le cadre de la présente demande.

(Date)

_____

(Signature de l'avocat ou du défendeur)

(Nom, adresse et numéros de téléphone et de télécopieur de l'avocat ou du défendeur)

DESTINATAIRES : *(Noms et adresses des autres avocats ou parties)*

FORMULE 316.2

Règle 316.2

AVIS DE DEMANDE SOMMAIRE

(titre — formule 66)

(Sceau de la Cour)

AVIS DE DEMANDE SOMMAIRE

AU DÉFENDEUR :

UNE DEMANDE SOMMAIRE A ÉTÉ INTRODUITE CONTRE VOUS par le demandeur en vertu de l'article 231.7 de la *Loi de l'impôt sur le revenu*. La réparation demandée par celui-ci est exposée à la page suivante.

LA PRÉSENTE DEMANDE sera entendue par la Cour le *(jour et date)*, à *(heure)*, ou dès que la demande pourra être entendue par la suite, à *(adresse)*.

SI VOUS DÉSIREZ CONTESTER LA DEMANDE, vous-même ou un avocat vous représentant devez signifier le dossier du défendeur et en déposer trois copies au plus tard à 14 h le dernier jour ouvrable avant l'audition de la demande.

Des exemplaires des *Règles des Cours fédérales* ainsi que les renseignements concernant les bureaux locaux de la Cour et autres renseignements utiles peuvent être obtenus, sur demande, de l'administrateur de la Cour, à Ottawa (n° de téléphone 613-992-4238), ou à tout bureau local.

SI VOUS NE CONTESTEZ PAS LA DEMANDE, UN JUGEMENT PEUT ÊTRE RENDU EN VOTRE ABSENCE SANS QUE VOUS RECEVIEZ D'AUTRE AVIS.

(Date)

Délivré par : _____

(Fonctionnaire du greffe)

Adresse du bureau local : _____

DESTINATAIRE : *(Nom et adresse de chaque défendeur)*

(Nom et adresse de toute autre personne qui reçoit la signification)

(page suivante)

DEMANDE SOMMAIRE

L'objet de la demande est le suivant : *(Indiquer la réparation précise demandée.)*

Les motifs de la demande sont les suivants : *(Indiquer les motifs invoqués, avec mention de toute disposition législative ou règle applicable.)*

Les documents suivants sont présentés à l'appui de la demande : *(Indiquer les affidavits à l'appui accompagnés des pièces documentaires et des extraits de toute transcription.)*

(Date)

_____

(Signature de l'avocat ou du demandeur)

(Nom, adresse et numéros de téléphone et de télécopieur de l'avocat ou du demandeur)

[29-1-o]

Regulations Amending the Vessel Pollution and Dangerous Chemicals Regulations

Statutory authority

Canada Shipping Act, 2001

Sponsoring departments

Department of Transport and Department of Natural Resources

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

1. Executive summary

Issue: Scientific studies have shown that vessel exhaust emissions are associated with a broad array of adverse impacts that harm human health and the environment. Vessel exhaust emissions contains harmful air pollutants, including sulphur oxides, nitrogen oxides, and particulate matter.

In response to this issue, new standards with global application were set out in Annex VI to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (MARPOL). As Canada is a Party to MARPOL Annex VI, there is an obligation to implement these standards in Canadian law.

Furthermore, in accordance with the Government of Canada's policy to implement stringent transportation air pollution standards, Canada is preparing to implement its portion of a new North American Emission Control Area (ECA). Within an ECA, vessel air emissions standards are more stringent than global standards.

Canada also recognizes the need to control vessel air emissions within its internal waters of the Great Lakes and St. Lawrence waters. The inclusion by the United States Environmental Protection Agency (EPA) of the Great Lakes and St. Lawrence Seaway in its December 2009 inland waterway emissions regulations accelerated this process. As vessels from both countries routinely voyage in each other's waters, Canadian regulations need to be compatible, while reflecting the needs of Canada's fleet.

Finally, stakeholders in coastal communities have expressed concerns with respect to the impacts of greywater discharges from vessels as a potential source of pollutants. At the same time, marine stakeholders raised concern about potential legal ambiguity with how greywater from vessels would be regulated in light of actions by other jurisdictions.

Règlement modifiant le Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux

Fondement législatif

Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada

Ministères responsables

Ministère des Transports et ministère des Ressources naturelles

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(*Ce résumé ne fait pas partie du Règlement*.)

1. Résumé

Enjeu : Des études scientifiques ont montré que les émissions provenant des systèmes d'échappement des bâtiments sont associées à une vaste gamme d'impacts négatifs qui nuisent à la santé des personnes et à l'environnement. Les émissions des systèmes d'échappement des bâtiments contiennent des polluants atmosphériques nocifs, notamment des oxydes de soufre, des oxydes d'azote et des matières particulaires.

En réponse à cette situation, de nouvelles normes internationales ont été établies dans l'Annexe VI de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL). Comme le Canada est partie à l'Annexe VI de MARPOL, il a l'obligation de mettre en œuvre ces normes dans les lois canadiennes.

En outre, conformément à la politique du gouvernement du Canada de mettre en œuvre des normes strictes en matière de pollution de l'air dans le monde des transports, le Canada se prépare à mettre en œuvre sa partie de la nouvelle zone de contrôle des émissions (ZCE) de l'Amérique du Nord. À l'intérieur d'une ZCE, les normes sur les émissions atmosphériques des bâtiments sont plus strictes que les normes mondiales.

Le Canada reconnaît également le besoin de réduire les émissions atmosphériques provenant des bâtiments exploités dans les eaux internes des Grands Lacs et du Saint-Laurent. L'inclusion, par l'Environmental Protection Agency (EPA) des États-Unis, des eaux des Grands Lacs et de la voie maritime du Saint-Laurent dans son règlement de décembre 2009 portant sur les émissions dans les voies navigables intérieures est venue accélérer ce processus. Comme les bâtiments des deux pays voyagent régulièrement dans les eaux de compétence réciproque, les règlements canadiens doivent être compatibles, tout en reflétant les besoins de la flotte canadienne.

Finalement, les intervenants des communautés côtières ont exprimé leurs préoccupations en ce qui a trait aux impacts du rejet des eaux grises par les bâtiments en tant que source potentielle de polluants. Parallèlement, les intervenants du domaine maritime ont soulevé la question de l'ambiguïté juridique potentielle quant à la façon dont les eaux grises provenant des bâtiments seront réglementées, compte tenu des mesures prises dans d'autres pays.

Description: The proposed *Regulations Amending the Vessel Pollution and Dangerous Chemicals Regulations* (the Regulations) would implement new standards set out under MARPOL Annex VI to reduce air pollution and greenhouse gas emissions from vessels. They would apply to vessels operating in Canada and the exclusive economic zone of Canada, and to Canadian vessels operating overseas. More stringent standards would also apply within Canada's portion of the ECA that was adopted on March 26, 2010, by the International Maritime Organization (IMO).

Concerning air pollutants, the proposed Regulations would set new standards that, by 2020, are expected to reduce ship-source emissions of sulphur oxides by 96% and of nitrogen oxides by 80%, both being the key pollutants of concern.

The proposed Regulations would also implement new international standards for vessels for which the building contract is placed after June 30, 2013, to meet energy efficiency standards that would reduce carbon dioxide emissions by 30% by 2025.

New Canadian standards would establish an air emissions regime for Canadian vessels operating in the Great Lakes and St. Lawrence waters, known as fleet averaging. The new standards would progressively reduce permissible sulphur oxides emissions between 2013 and 2020, at which time the standards would match those of the ECA.

Other new Canadian standards concerning greywater would clarify that this discharge is managed under the *Canada Shipping Act, 2001* (CSA 2001).

Cost-benefit statement: Costs to be borne by Canadian vessel owners and operators for the proposed Regulations are estimated to be an annualized value of $65 million per year from 2013 to 2032. For container shipping, which provides most imported consumer goods from overseas, the expected impact is estimated to be a 2% to 3% cost increase.

Against these costs, the expected annual health benefits are estimated to be an average of $1.2 billion over the same period, starting in 2020. Benefits from the reduction of greenhouse gas emissions are estimated at $58 million for 2013 to 2032, using a value for the social cost of carbon of $26 per tonne.

Business and consumer impacts: Most provisions would implement international standards to which vessels around the world are required to adhere. Provisions for fleet averaging would provide flexibility to multi-vessel domestic operators on the Great Lakes and the St. Lawrence waters who elect to average emissions across their fleet. Five to seven companies are anticipated to follow fleet averaging provisions. The administrative and auditing costs for each company are forecast to be $10,000 per year over an eight-year period from 2012 to 2020. Finally, to resolve operational concerns, Transport Canada (TC) administers the Marine Technical Review Board (MTRB), which has the authority under the CSA 2001 to approve alternative means of compliance for specific vessels.

Description : Le *Règlement modifiant le Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux* (le règlement proposé) permettra de mettre en œuvre de nouvelles normes établies dans le cadre de l'Annexe VI de MARPOL dans le but de réduire la pollution atmosphérique et les émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant des bâtiments. Elles s'appliqueront aux bâtiments exploités au Canada et dans la zone économique exclusive du Canada ainsi qu'aux bâtiments canadiens exploités outre-mer. Des normes plus strictes s'appliqueront dans la partie canadienne de la ZCE que l'Organisation maritime internationale (OMI) a adoptée le 26 mars 2010.

En ce qui concerne les polluants atmosphériques, le règlement proposé établira de nouvelles normes qui, d'ici 2020, devraient permettre de réduire de 96 % les émissions d'oxydes de soufre des bâtiments et de 80 % celles des oxydes d'azote, qui sont les principaux polluants en cause.

Le règlement proposé permettra également la mise en œuvre de nouvelles normes internationales pour les bâtiments construits après le 30 juin 2013, afin qu'ils répondent aux normes de rendement énergétique qui contribueront à réduire les émissions de dioxyde de carbone de 30 % d'ici 2025.

De nouvelles normes canadiennes établiront un régime, connu sous le nom de moyenne de la flotte, régissant les émissions atmosphériques des bâtiments canadiens exploités dans les eaux des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent. Ces normes permettront de réduire progressivement les émissions d'oxydes de soufre de 2013 à 2020, de sorte qu'au terme de cette période elles seront conformes aux normes de la ZCE.

D'autres nouvelles normes canadiennes concernant les eaux grises viendront préciser que le rejet de ces eaux est régi en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (LMMC 2001).

Énoncé des coûts et avantages : Les coûts que devront supporter les propriétaires et les exploitants de bâtiments canadiens pour le règlement proposé sont estimés à 65 millions de dollars en valeur annualisée par année entre 2013 et 2032. Pour le transport par conteneurs, qui est utilisé pour importer d'outre-mer la plupart des biens de consommation, on s'attend à une augmentation des coûts de 2 % à 3 %.

Avec ces coûts, les avantages annuels attendus pour la santé au cours de cette même période sont estimés en moyenne à 1,2 milliard de dollars, à partir de 2020. Les avantages de la réduction des émissions de GES sont estimés à 58 millions de dollars pour 2013 à 2032, si on utilise une valeur de 26 $ la tonne pour les coûts sociaux du carbone.

Incidences sur les entreprises et les consommateurs : La plupart des dispositions permettront de mettre en œuvre les normes internationales que les bâtiments de partout dans le monde sont tenus de respecter. Les entreprises qui exploitent plusieurs bâtiments canadiens dans les eaux des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent pourront profiter d'une certaine flexibilité en choisissant l'option de la moyenne de la flotte. On s'attend à ce que cinq à sept entreprises optent pour ces dispositions. Les coûts d'administration et de vérification annuels pour chacune d'elles devraient s'élever à 10 000 $ par année pendant la période de huit ans allant de 2012 à 2020. Finalement, pour régler les inquiétudes opérationnelles, Transports Canada (TC) administre le Bureau d'examen technique en matière maritime (BETMM), qui, en vertu de la LMMC 2001, détient le pouvoir d'approuver d'autres moyens pour assurer la conformité de bâtiments particuliers.

Domestic and international coordination and cooperation: Canada sent a representative to International Maritime Organization meetings and participated in the development and approval of the international standards. Compliance with the proposed Regulations would ensure that Canadian vessels can smoothly access ports around the world.

Transport Canada engaged the EPA and the United States Coast Guard (USCG) when developing the unique Canadian air emissions requirements for vessels navigating the Great Lakes and St. Lawrence waters.

Coordination et coopération à l'échelle nationale et internationale : Le Canada a envoyé un représentant aux assemblées de l'OMI et a participé à l'élaboration et à l'approbation de ces normes internationales. La conformité au règlement proposé fera en sorte que les bâtiments canadiens pourront avoir facilement accès aux ports de partout dans le monde.

Transports Canada a obtenu de l'EPA et de la garde côtière des États-Unis qu'ils participent à l'établissement des exigences uniques au Canada sur les émissions atmosphériques pour les bâtiments qui naviguent dans les eaux des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent.

2. Background

Sulphur oxides are produced from the sulphur in fuel when it is burned in the engine. Nitrogen oxides are produced by marine engines from compounds naturally occurring in air as a by-product of the combustion process. Environment Canada (EC) and Health Canada (HC) have conducted research focussed on these pollutants and found that the emissions from vessels were growing significantly and would lead to public health impacts.

Air emissions of sulphur and nitrogen oxides travel hundreds of kilometres in the atmosphere, penetrate inland, settle and deposit in Canada's land and waters. High sulphur fuels are associated with emissions of particulate matter, which in turn are associated with respiratory health impacts and particularly affect the air quality in port cities. Vessel emissions also adversely impact sensitive environmental areas across Canada and affect animal and plant life in terrestrial and aquatic ecosystems through acidification and alteration of biogeochemistry.

In response to the EC and HC evidence on the impacts of air emissions on human health and the environment, the Government of Canada published, on October 21, 2006, the "Notice of intent to develop and implement regulations and other measures to reduce air emissions." The Notice of Intent provided the framework for establishing emissions reducing regulations relating to transportation sources (among other areas). In the Notice of Intent, the Government stated that it would set fixed targets for air pollutants that "are at least as rigorous as those in the United States or other environmental performance-leading countries." For air emissions from the marine sector, the Notice of Intent set out the approach for the adoption of new international standards for air emissions under the CSA 2001.

The International Maritime Organization (IMO) is the United Nations' specialized agency setting global standards for safety and security of shipping and to prevent pollution by vessels. The CSA 2001 implements 39 IMO conventions, including MARPOL. Canada worked at the IMO with other countries to update standards controlling air pollution from vessels. On October 10, 2008, the IMO revised MARPOL Annex VI and established new limits on emissions of sulphur oxides and nitrogen oxides, and set standards for managing ozone-depleting substances and shipboard incinerators.

2. Contexte

Les oxydes de soufre sont produits à partir du soufre contenu dans le carburant lorsqu'il est brûlé dans le moteur. Les oxydes d'azote sont produits par les moteurs marins à partir des composés naturellement dégagés dans l'air en tant que sous-produits du processus de combustion. Environnement Canada (EC) et Santé Canada (SC) ont mené des recherches centrées sur ces polluants et ont découvert que les émissions provenant des bâtiments augmentaient de façon importante et qu'elles étaient nuisibles à la santé publique.

Les émissions atmosphériques des oxydes de soufre et d'azote voyagent des centaines de kilomètres dans l'atmosphère, pénètrent dans le continent, descendent lentement et se déposent sur les eaux et les terres du Canada. Les carburants à forte teneur en soufre sont associés aux émissions de matières particulaires, qui sont à l'origine de problèmes respiratoires et influent particulièrement sur la qualité de l'air dans les villes portuaires. Les émissions de bâtiments nuisent également aux zones environnementales sensibles partout au Canada en causant l'acidification et en altérant la biogéochimie, ce qui affecte les animaux et la végétation des écosystèmes terrestres et aquatiques.

En réponse aux observations d'EC et de SC concernant les impacts des émissions atmosphériques sur la santé des personnes et l'environnement, le gouvernement du Canada a publié, le 21 octobre 2006, l'« Avis d'intention d'élaborer et de mettre en œuvre des règlements et d'autres mesures pour réduire les émissions atmosphériques ». Cet avis d'intention encadre l'établissement d'un règlement sur la réduction des émissions provenant des transports (entre autres). Dans cet avis, le gouvernement dit vouloir fixer des objectifs pour les polluants atmosphériques qui « sont conformes aux meilleures pratiques environnementales et aussi rigoureux que ceux des États-Unis ». En ce qui a trait aux émissions atmosphériques provenant du secteur maritime, l'avis d'intention définit une approche pour l'adoption de nouvelles normes internationales sur les émissions atmosphériques en vertu de la LMMC 2001.

L'OMI est l'organisme spécialisé des Nations Unies ayant des responsabilités en matière de sécurité et de sûreté du transport maritime, mais aussi de prévention de la pollution en milieu marin par les bâtiments. La LMMC 2001 fournit un mécanisme pour mettre en œuvre les dispositions de 39 conventions de l'OMI, notamment MARPOL. Le Canada a travaillé à l'OMI avec d'autres pays à mettre à jour les normes qui contrôlent la pollution atmosphérique des bâtiments. Le 10 octobre 2008, l'OMI a révisé l'Annexe VI de MARPOL, qui établit les limites des émissions d'oxydes de soufre et d'oxydes d'azote, et définit les normes de gestion des substances appauvrissant la couche d'ozone et celles concernant les incinérateurs de bord.

On July 13, 2009, Canada, the United States, and France (for Saint-Pierre and Miquelon) jointly submitted a proposal to the IMO to designate the area within 200 nautical miles off the east and west coasts of Canada and the United States as an ECA under Annex VI to MARPOL. The North American ECA was adopted by the IMO and will come into force internationally on August 1, 2012, and will join two other ECA areas already in force covering the North Sea and the Baltic Sea.

On December 18, 2009, the EPA published its rules implementing MARPOL Annex VI, the North American ECA, and controlling air emissions in the United States from maritime shipping. Of note, the stricter ECA standards were applied to American internal waters, including American portions of the Great Lakes and the St. Lawrence Seaway. Of note, in the shared waters of the Great Lakes and St. Lawrence River, vessels from both countries routinely voyage in each other's waters. A study found that in 2010, maritime commerce on the Great Lakes-St. Lawrence Seaway System supported $34 billion in business revenue in both Canada and the United States.

On July 15, 2011, the IMO adopted amendments to MARPOL Annex VI establishing the Energy Efficiency Design Index (EEDI) for new vessels and the Shipboard Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) for all vessels.

3. Issue

Marine air pollutants from vessels contribute to serious health and environmental impacts. Sulphur oxides, nitrogen oxides, and particulate matter originating from vessels are linked to incidences of premature mortality, bronchitis, hospital visits and restricted activity days. Without intervention, by 2020, vessels would also significantly contribute to acidic sulphur and nitrogen deposition on land and in water in Canada and would erode the environmental improvements that have been achieved over the last two decades. There has also been growing concern about the potential for climate change and social cost of greenhouse gas emissions from vessels. While there are a number of vessel exhaust gases that are considered to be greenhouse gases, for vessels, the main gas that is of concern is carbon dioxide.

In response to these environmental and health concerns, new vessel emission standards were developed at the IMO, and the North American ECA was approved. As Canada is a Party to MARPOL Annex VI, there is an obligation to implement these standards in Canadian law.

The United States set rules implementing ECA standards in all U.S. waters, but provided certain exemptions in the Great Lakes and St. Lawrence Seaway based on the American fleet. As vessels from both countries routinely voyage in each other's waters, Canadian regulations need to be compatible, while reflecting needs for Canada's fleet.

As well, two other environmental issues require regulatory action. The first is updating Canadian requirements for tankers transferring oil cargo at sea to current international standards. The

Le Canada, les États-Unis et la France (pour Saint-Pierre et Miquelon) ont soumis, le 13 juillet 2009, une proposition conjointe à l'OMI visant à désigner la zone de 200 milles marins au large des côtes est et ouest du Canada et des États-Unis comme étant une ZCE en vertu de l'Annexe VI de MARPOL. Cette ZCE de l'Amérique du Nord a été adopté par l'OMI et entrera en vigueur à l'échelle internationale le 1er août 2012, s'adjoignant ainsi à deux autres ZCE déjà en vigueur dans les eaux de la mer du Nord et les eaux de la mer Baltique.

Le 18 décembre 2009, l'EPA a publié ses règles de mise en œuvre de l'Annexe VI de MARPOL, la ZCE de l'Amérique du Nord, qui régissent les émissions atmosphériques provenant du transport maritime aux États-Unis. Il est à noter que l'EPA a appliqué les normes strictes de la ZCE pour les eaux internes américaines, qui englobent les parties américaines des Grands Lacs et de la voie maritime du Saint-Laurent. Également à noter, dans les eaux que partagent les deux pays dans cette région, les bâtiments voyagent régulièrement dans les eaux de compétence réciproque. Une étude réalisée en 2010 a révélé que le commerce maritime dans le réseau des Grands Lacs-voie maritime du Saint-Laurent contribuait à générer des revenus commerciaux de l'ordre de 34 milliards de dollars au Canada et aux États-Unis.

Le 15 juillet 2011, l'OMI a adopté des modifications à l'Annexe VI de MARPOL, qui établissent l'indice nominal de rendement énergétique (INRE) pour les bâtiments neufs, ainsi que le plan de gestion du rendement énergétique des navires (PGREN) pour tous les bâtiments.

3. Enjeux/problèmes

Les polluants atmosphériques provenant du transport maritime entraînent de graves problèmes pour la santé et l'environnement. Les oxydes de soufre, les oxydes d'azote et les particules provenant des bâtiments sont associés à des incidences de mortalité prématurée, des bronchites, des visites dans les hôpitaux et une réduction des jours d'activité. Par ailleurs, si l'on n'intervient pas, les bâtiments contribueront de façon importante d'ici 2020 aux dépôts acides de soufre et d'azote sur les terres et dans les eaux du Canada, minant ainsi les améliorations apportées à l'environnement depuis les 20 dernières années. On note également des préoccupations grandissantes à l'égard du potentiel sur le changement climatique et du coût social lié aux GES émis par les bâtiments. Bien que plusieurs gaz émis par les systèmes d'échappement soient considérés comme des GES, en ce qui concerne les bâtiments, le dioxyde de carbone est celui qui constitue la plus grande inquiétude.

En réponse à ces inquiétudes concernant la santé et l'environnement, de nouvelles normes sur les émissions atmosphériques ont été élaborées à l'OMI et la ZCE de l'Amérique du Nord a été approuvée. Comme le Canada est partie à l'Annexe VI de MARPOL, il a l'obligation de mettre en œuvre ces normes dans les lois canadiennes.

Les États-Unis ont adopté des règles qui mettent en œuvre les normes ZCE dans toutes les eaux de compétence américaine, mais ont prévu certaines exemptions visant la flotte américaine dans les eaux des Grands Lacs et de la voie maritime du Saint-Laurent. Comme les bâtiments des deux pays voyagent régulièrement dans les eaux de compétence réciproque, les règlements canadiens doivent être compatibles, tout en reflétant les besoins de la flotte canadienne.

Deux autres questions relatives à l'environnement nécessitent également des mesures réglementaires. La première concerne la mise à niveau des exigences canadiennes par rapport aux normes

second is to address some concerns for discharges of greywater, which is drainage from sinks, laundries, and kitchens, that can be a source of environmental contaminants.

internationales visant les pétroliers qui transbordent des cargaisons d'hydrocarbures en mer. La deuxième porte sur certaines inquiétudes concernant le rejet des eaux grises provenant des éviers, des machines à laver et des cuisines et qui peuvent être des sources de contaminants environnementaux.

4. Objectives

The proposed *Regulations Amending the Vessel Pollution and Dangerous Chemicals Regulations* (the Regulations) would aim to update standards to improve controls on air emissions and greenhouse gases from vessels in accordance with the Government of Canada's Clean Air Agenda. As described in the supporting 2006 policy document "Notice of intent to develop and implement regulations and other measures to reduce air emissions," the proposed Regulations would implement new international standards for air emissions under the legislative authority and framework of the CSA 2001.

The proposed Regulations would implement Canada's portion of the North American ECA, more stringent global standards controlling vessel air pollution, new air emissions standards for Canadian vessels operating in the Great Lakes and St. Lawrence waters, and new standards to reduce greenhouse gas emissions.

They would also update safety standards for the transfer of oil between tankers at sea to be consistent with international regulations.

Finally, the proposed Regulations would provide a regime for managing greywater discharges under the CSA 2001. They would introduce minimum requirements for vessels to manage their greywater in a manner consistent with other discharges. New passenger vessels, built after the Regulations are made, would be required to treat greywater to specific standards.

4. Objectifs

Le *Règlement modifiant le Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux* (le règlement proposé) a comme objectif d'actualiser les normes afin d'améliorer les contrôles sur les émissions atmosphériques et les GES provenant des bâtiments, conformément au Programme sur la qualité de l'air du gouvernement du Canada. Tel qu'il est décrit dans le document d'appui à la politique de 2006, « Avis d'intention d'élaborer et de mettre en œuvre des règlements et d'autres mesures pour réduire les émissions atmosphériques », le règlement proposé met en œuvre les nouvelles normes internationales sur les émissions atmosphériques en vertu du pouvoir habilitant et du cadre de la LMMC 2001.

Le règlement proposé permet notamment de mettre en œuvre la partie canadienne de la ZCE de l'Amérique du Nord, des normes mondiales plus strictes pour contrôler la pollution atmosphérique causée par les bâtiments, de nouvelles normes sur les émissions atmosphériques pour les bâtiments canadiens exploités dans les eaux des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent, ainsi que de nouvelles normes pour réduire les émissions de GES.

Le règlement proposé actualise aussi les normes de sécurité pour les opérations de transbordement entre pétroliers en mer afin qu'elles cadrent avec les règlements internationaux.

Enfin, le règlement proposé introduit des exigences minimales en matière de gestion des eaux grises des bâtiments en vertu de la LMMC 2001, d'une manière qui cadre avec les autres dispositions sur les rejets. Les bâtiments à passagers neufs, construits après la prise du règlement proposé, devront traiter les eaux grises selon des normes particulières.

5. Description

Implementation of updated standards under MARPOL Annex VI

New IMO standards, which came into force on July 1, 2010, set limits on emissions of sulphur and nitrogen oxides from vessel exhausts and prohibit deliberate emissions of ozone-depleting substances. These standards would be implemented for all vessels that are currently subject to the existing *Vessel Pollution and Dangerous Chemicals Regulations*, namely vessels with gross tonnage of 400 tons and above.

The primary approach to reduce sulphur oxide emissions is to limit the percentage of sulphur content, by mass, in marine fuel. As the standards allow for the use of emission control systems, emissions performance of vessels can also be set by limits that are equivalent to the sulphur content in marine fuel. This equivalent approach compares concentrations of sulphur dioxide and carbon dioxide in a vessel's exhaust gas. The ratio of sulphur dioxide to carbon dioxide in the exhaust is equivalent to the percentage of sulphur in the fuel.

5. Description

Mise en œuvre des normes actualisées en vertu de l'Annexe VI de MARPOL

De nouvelles normes de l'OMI établissant des limites sur les émissions d'oxydes de soufre et d'azote provenant des systèmes d'échappement des bâtiments, et interdisant les émissions délibérées de substances qui appauvrissent la couche d'ozone sont entrées en vigueur le 1er juillet 2010. Ces normes s'appliqueront à tous les bâtiments qui sont présentement assujettis au *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux*, c'est-à-dire les bâtiments d'une jauge brute de 400 ou plus.

L'approche principale pour réduire les émissions d'oxydes de soufre est de limiter le pourcentage de la teneur en soufre, par masse, dans les combustibles marins. Vu que les normes permettent l'utilisation de systèmes de contrôle des émissions, le rendement en matière d'émissions peut également être déterminé selon des limites, ce qui équivaut à la méthode de réduction de la teneur en soufre des carburants marins. Cette approche équivalente compare les concentrations de dioxyde de soufre et de dioxyde de carbone dans les gaz d'échappement des bâtiments. Le ratio de dioxyde de soufre par rapport au dioxyde de carbone dans l'échappement est équivalent au pourcentage de soufre dans le carburant.

The proposed Regulations would incorporate the new global standards of MARPOL Annex VI, Regulation 14, which reduces the maximum permissible sulphur content of fuel used on board a vessel as follows:

Maximum allowable fuel sulphur content (global), MARPOL Annex VI

Dates	Maximum allowable fuel sulphur content
Before January 1, 2012	4.5%
January 1, 2012, to December 31, 2019	3.5%
January 1, 2020, and thereafter	0.5%

A study on global fuel supplies will be completed in 2018 and may result in the implementation of the 0.5% standard being deferred to January 1, 2025.

The new standards allow vessels to use emission control technology that results in the same emissions performance as using the lower-sulphur fuel.

Nitrogen oxides come from the combustion of nitrogen in the air that is drawn into an engine. Thus, limiting the formation of nitrogen oxides requires adjustments to the operation of a vessel's engines. Therefore, the IMO developed emission limits of nitrogen dioxide in exhaust gases for different workloads of a vessel's engine. The IMO also developed a technical code setting out guidance to achieve them: the *NOx Technical Code 2008* (or *Technical Code on Control of Emission of Nitrogen Oxides from Marine Diesel Engines*).

The proposed Regulations would phase in these new IMO standards and parts of the NOx Technical Code 2008 for engines installed on vessels built after January 1, 2011, to meet 20% more stringent limits on nitrogen oxide emissions, known as Tier II standards. Details of these standards are presented below:

Tier I/Tier II nitrogen oxide emissions standards

Tier I	Tier II
• 17.0 g/kWh when n is less than 130 rpm;	• 14.4 g/kWh when n is less than 130 rpm;
• $45 \cdot n^{-0.2}$ g/kWh when n is 130 or more but less than 2 000 rpm; and	• $44 \cdot n^{-0.23}$ g/kWh when n is 130 or more but less than 2 000 rpm; and
• 9.8 g/kWh when n is 2 000 rpm or more.	• 7.7 g/kWh when n is 2 000 rpm or more.

Notes: "g/kWh" refers to grams per kilowatt-hour
"n" refers to rated engine speed (crankshaft revolutions per minute)

Implementation of the North American Emission Control Area

The proposed Regulations would implement the North American ECA which comprises waters along the Pacific Coast, the Atlantic Coast, the Gulf of Mexico and the eight Hawaiian Islands. It also includes the waters under Canadian jurisdiction on the East Coast and West Coast south of latitude 60°N and almost 200 nautical miles offshore. This measure joins other ECA measures in the waters of the Baltic Sea, the North Sea, and the United States Caribbean territory.

The proposed Regulations would require vessels subject to MARPOL Annex VI to comply with the emissions standards for ECAs. These levels are more stringent than the aforementioned

Le règlement proposé intègre les nouvelles normes internationales de la règle 14 de l'Annexe VI de MARPOL qui réduit la teneur en soufre maximale permise dans le carburant utilisé à bord des bâtiments comme suit :

Teneur en soufre maximale permise dans le fioul (mondial), Annexe VI de MARPOL

Dates	Teneur en soufre maximale permise dans le fioul
Avant le 1er janvier 2012	4,5 %
Du 1er janvier 2012 au 31 décembre 2019	3,5 %
Le 1er janvier 2020 et après cette date	0,5 %

Une étude sur l'approvisionnement mondial en carburant sera terminée en 2018 et pourrait entraîner le report au 1er janvier 2025 de la mise en œuvre de la norme fixée à 0,5 %.

Les nouvelles normes permettent que les bâtiments utilisent des technologies de contrôle des émissions qui donneraient un rendement semblable à celui des carburants à faible teneur en soufre.

Les oxydes d'azote sont formés par la combustion de l'azote présent dans l'air qui est aspiré dans un moteur. Ainsi, si on veut réduire la formation d'oxydes d'azote, il faut modifier le fonctionnement des moteurs. Pour ces motifs, l'OMI a fixé des limites d'émissions de dioxyde d'azote selon le régime des moteurs marins, et a produit un code technique qui établit des lignes directrices pour respecter ces limites : le *Code technique de 2008 sur les oxydes d'azote* (ou le *Code technique sur le contrôle des émissions d'oxydes d'azote provenant des moteurs diesel marins*).

Le règlement proposé prévoit une mise en œuvre graduelle de ces nouvelles normes de l'OMI et de certaines parties du *Code technique de 2008 sur les oxydes d'azote* pour les moteurs installés dans les bâtiments construits après le 1er janvier 2011, afin d'atteindre des limites de 20 % plus strictes sur les émissions d'oxydes d'azote, connues sous le nom de normes du volet II. Voici les détails de ces normes :

Normes d'émissions d'oxydes d'azote des volets I et II

Volet I	Volet II
• 17,0 g/kWh où n est de moins de 130 rpm;	• 14,4 g/kWh où n est de moins de 130 rpm;
• $45 \cdot n^{-0,2}$ g/kWh où n est de 130 ou plus mais de moins de 2 000 rpm;	• $44 \cdot n^{-0,23}$ g/kWh où n est de 130 ou plus mais de moins de 2 000 rpm;
• 9,8 g/kWh où n est de 2 000 rpm ou plus.	• 7,7 g/kWh où n est de 2 000 rpm ou plus.

Remarques : « g/kWh » signifie grammes par kilowattheure
« n » renvoie au régime du moteur (tour du vilebrequin par minute)

Mise en œuvre de la zone de contrôle des émissions de l'Amérique du Nord

Le règlement proposé prévoit la mise en œuvre de la ZCE de l'Amérique du Nord, qui comprend les eaux le long de la côte du Pacifique, de la côte de l'Atlantique, du golfe du Mexique et des huit îles d'Hawaii. Elle comprend également les eaux de compétence canadienne des côtes est et ouest au sud du 60e parallèle nord, et presque 200 milles marins au large. Cette mesure s'adjoint à celles d'autres ZCE visant les eaux de la mer Baltique, de la mer du Nord et de la zone maritime caraïbe des États-Unis.

Le règlement proposé exigera que les bâtiments assujettis à l'Annexe VI de MARPOL soient conformes aux normes d'émissions des ZCE. Ces normes sont plus strictes que les normes

global standards, with a maximum allowable sulphur content in fuel as follows:

North American ECA maximum allowable fuel sulphur content, by date

Dates	Maximum allowable fuel sulphur content
August 1, 2012	1.0%
January 1, 2015, and thereafter	0.1%

The proposed Regulations would also provide for recognizing alternative compliance methods in accordance with Regulation 4 of MARPOL Annex VI. These methods can include fitting technology, using alternative fuels, or adopting procedures that result in equivalent reductions in emissions. Under this provision, TC would assess and approve equivalencies for Canadian vessels and Canadian pleasure craft in accordance with IMO guidelines. For foreign vessels and foreign pleasure craft, the countries where they are registered (known as flag States) would assess and approve these alternative compliance methods.

In addition to having controls for sulphur oxides, vessels operating in any ECA that are built after January 1, 2016, would be required to adhere to the most stringent standards for nitrogen oxide emissions. Known as Tier III Standards, they represent an 80% reduction from current nitrogen oxide emissions under current standards. It is expected that these vessels would need to use emissions control systems. Details of these standards are set out below:

Tier III Standards for emissions of nitrogen oxides

- 3.4 g/kWh when n is less than 130 rpm;
- $9 \cdot n^{-0.2}$ g/kWh when n is 130 or more but less than 2 000 rpm; and
- 2.0 g/kWh when n is 2 000 rpm or more.

Notes: "g/kWh" refers to grams per kilowatt-hour
"n" refers to rated engine speed (crankshaft revolutions per minute)

Implementing ECA standards in the Great Lakes and St. Lawrence waters

To bring ECA standards to inland waters, the proposed Regulations would set a fleet averaging approach to control sulphur oxide emissions from Canadian vessels operating in the Great Lakes and St. Lawrence waters. From the date the proposed Regulations would come into force, the permissible sulphur emissions (expressed as an equivalent percentage of sulphur content of fuel oil, by mass) for a fleet would progressively decline on January 1 of each year. The permissible sulphur emissions would start from 1.5% and would decline to 0.1% on January 1, 2020, at which time the requirements in the Great Lakes and St. Lawrence waters would match those of the North American ECA. However, provisions would permit these annual fuel sulphur limits to be exceeded by a maximum cumulative amount of 0.4% before 2017, declining to 0% in 2020, at which time cumulative sulphur emissions in excess of the base annual limits will have been offset with corresponding reductions.

Fleet averaging responds to a proposal by the Canadian marine shipping industry to provide flexibility in attaining progressively more stringent air emissions requirements that are compatible with new requirements introduced by the EPA for vessels within the American waters of the shared seaway.

mondiales susmentionnées. Le tableau ci-dessous indique la teneur en soufre maximale permise dans le carburant :

Teneur en soufre maximale permise dans le carburant dans la ZCE de l'Amérique du Nord, par date

Dates	Teneur en soufre maximale permise dans le carburant
Le 1er août 2012	1,0 %
Le 1er janvier 2015 et après cette date	0,1 %

Le règlement proposé reconnaît également d'autres méthodes de conformité conformément à la règle 4 de l'Annexe VI de MARPOL. Ces méthodes peuvent inclure l'installation de technologie, l'utilisation de carburant de remplacement ou l'adoption de procédures qui entraînent une réduction équivalente des émissions. En vertu de ces dispositions, TC évaluera et approuvera les équivalences pour les bâtiments canadiens et les embarcations de plaisance canadiennes conformément aux lignes directrices de l'OMI. Au titre des bâtiments étrangers et des embarcations de plaisance étrangères, leur pays d'immatriculation (l'État du pavillon) s'occupera d'évaluer et d'approuver ces méthodes de rechange visant la conformité.

En plus du contrôle des oxydes de soufre, les bâtiments construits après le 1er janvier 2016 qui sont exploités dans l'une ou l'autre des ZCE seront tenus d'adhérer aux normes les plus strictes en matière d'émissions d'oxydes d'azote. Connues sous le nom de normes du volet III, elles représentent une réduction de 80 % des émissions courantes d'oxydes d'azote par rapport aux normes actuelles. On s'attend à ce que ces bâtiments soient tenus d'utiliser des systèmes de contrôle des émissions. Voici les détails de ces normes :

Normes d'émissions d'oxydes d'azote du volet III

- 3,4 g/kWh où n est de moins de 130 rpm;
- $9 \cdot n^{-0.2}$ g/kWh où n est de 130 ou plus mais de moins de 2 000 rpm;
- 2,0 g/kWh où n est de 2 000 rpm ou plus.

Remarques : « g/kWh » signifie grammes par kilowattheure
« n » renvoie au régime du moteur (tour du vilebrequin par minute)

Mise en œuvre des normes des ZCE dans les eaux des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent

Pour faire appliquer les normes des ZCE aux eaux internes, le règlement proposé établit une moyenne de la flotte pour contrôler les émissions d'oxydes de soufre des bâtiments canadiens exploités dans les eaux des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent. À partir de la date d'entrée en vigueur du règlement proposé, le pourcentage des émissions de soufre admissibles (exprimées selon un pourcentage équivalent de la teneur en soufre du carburant, par masse) pour une flotte serait progressivement abaissé le 1er janvier de chaque année. Le pourcentage des émissions de soufre admissibles commencerait à 1,5 % et diminuerait à 0,1 % le 1er janvier 2020. À cette date, les exigences dans les eaux des Grands Lacs et du Saint-Laurent équivaudront alors à celles de la ZCE de l'Amérique du Nord. Toutefois, des dispositions permettraient à ces limites annuelles en soufre dans le carburant d'être dépassées par une quantité cumulative maximale de 0,4 % avant l'année 2017, baissant à 0 % en 2020, date à laquelle les émissions cumulatives de soufre au-delà des limites annuelles de base auront été compensées par des réductions correspondantes.

La méthode de la moyenne de la flotte donne suite à une proposition de l'industrie canadienne du transport maritime et amène une souplesse en vue d'atteindre des exigences progressivement plus strictes en matière d'émissions atmosphériques compatibles avec les nouvelles exigences instituées par l'EPA visant les

The options available to the regulated population would include use of lower-sulphur fuel, use of exhaust gas cleaning systems (commonly known as "scrubbers"), and use of materials and procedures which result in equivalent emissions to using lower-sulphur fuel. Vessel owners would also have the option of averaging emissions across their own fleet of vessels each year, which would provide flexibility in managing fleet renewal and achieving compliance.

Transport Canada would issue the annual Canadian certificates for Canadian vessels operating in the Great Lakes and St. Lawrence waters whose owners have elected to use the fleet averaging option. A shipping firm would need to provide TC with a report that describes how emission targets for its fleet were met in the past season and how targets will be met in the coming season. The report would list the ships in the fleet, indicate the amount of fuel used for each vessel in the past season and its sulphur content, as well as the planned fuel quantity and sulphur content for the next season. The report would also need to indicate if the vessel had emissions control technology installed as an equivalent. The proposed Regulations would require the report to be submitted by February 1 of each year, and following a review of the report, certificates would be issued by TC. An interim report, indicating performance of the fleet mid-year and allowing for adjustments, would also need to be submitted to TC. This report could be submitted at any time between June 1 and September 30.

As well, following consultations with the U.S. EPA, the proposed Regulations would allow for U.S. vessels subject to U.S. domestic air emissions rules to continue to operate under those rules when in Canadian waters.

Implementation of the Energy Efficient Design Index and International Energy Efficiency Certificate

The Energy Efficient Design Index (EEDI) is a standardized way to measure efficiency of new vessels in terms of carbon dioxide emissions per tonne nautical mile of cargo carried. It is analogous to fuel efficiency figures for vehicles. It was adopted under MARPOL Annex VI in July 2011 for new vessels and will come into effect on January 1, 2013.

Broadly, new requirements would apply to new vessels, with gross tonnage of 400 tons and above, for which the building contract is placed after June 30, 2013. Affected vessels must meet an efficiency target against a baseline for their class. Vessels would need to have their EEDI calculated and would be required to carry an International Energy Efficiency (IEE) Certificate to demonstrate compliance with the EEDI requirements. The proposed Regulations would not initially apply to vessels of all types. Generally, cargo, container, tanker and combination carriers would be affected. Other types of vessels would later be included in these requirements through subsequent regulatory amendments as the technical specifications for these vessels are developed and approved at IMO.

Implementation of the Ship Energy Efficiency Management Plan

The purpose of a Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) is to establish a mechanism for existing vessels to improve their energy efficiency. The SEEMP was also adopted

bâtiments exploités dans les eaux américaines de la voie maritime partagée.

Voici des options disponibles pour la population réglementée : utilisation de carburant à faible teneur en soufre, d'appareils d'épuration des gaz d'échappement (communément appelés épurateurs), et de matériel et procédures grâce auxquels les émissions équivalent à celles des carburants à faible teneur en soufre. Les propriétaires de bâtiments auront également l'option de faire la moyenne des émissions de leur propre flotte chaque année, méthode qui leur offrira une certaine souplesse pour gérer le renouvellement de leur flotte et atteindre les normes de conformité.

Transports Canada délivrera annuellement des certificats aux bâtiments canadiens exploités dans les Grands Lacs et la voie maritime du Saint-Laurent et dont les propriétaires ont opté pour faire la moyenne des émissions de leur flotte chaque année. Selon cette option, une compagnie de transport maritime sera tenue de fournir à TC un rapport décrivant la méthode qu'elle a utilisée pour atteindre ses objectifs au cours de la saison précédente, et celle qu'elle entend utiliser pour atteindre ses objectifs au cours de la saison suivante. Ce rapport comprendra une liste des bâtiments de la flotte, indiquant la quantité et la teneur en soufre du combustible utilisé par chaque bâtiment au cours de la saison précédente, de même que la quantité et la teneur en soufre du combustible prévu pour la saison suivante. Le rapport devra également indiquer si une technologie de contrôle des émissions a été installée sur le bâtiment à titre de mesure équivalente. Le règlement proposé exigera que les rapports soient présentés au plus tard le 1er février de chaque année et TC, après avoir examiné les rapports, délivrera les certificats. Un rapport provisoire devra également être présenté à TC entre le 1er juin et le 30 septembre pour indiquer le rendement de la flotte à mi-saison et les rajustements éventuels.

Par suite de consultations avec l'EPA des États-Unis, le règlement proposé permettra aux bâtiments américains qui sont assujettis aux règles américaines sur les émissions atmosphériques d'être utilisés en eaux canadiennes conformément à ces règles.

Mise en œuvre de l'Indice nominal de rendement énergétique et du certificat international relatif au rendement énergétique

L'Indice nominal de rendement énergétique (INRE) se veut une façon normalisée de mesurer les émissions de dioxyde de carbone des nouveaux bâtiments, par tonne-mille marin de marchandises transportées. La méthode est semblable aux calculs de la consommation de carburant des voitures. Elle a été adoptée en vertu de l'Annexe VI de MARPOL en juillet 2011 pour les nouveaux bâtiments, et entrera en vigueur le 1er janvier 2013.

En somme, les nouvelles exigences s'appliqueront aux bâtiments neufs d'une jauge brute de 400 ou plus, pour les bâtiments dont le contrat de construction est conclu après le 30 juin 2013. Les bâtiments touchés doivent répondre aux objectifs d'efficacité établis en fonction de données de référence pour leur catégorie. L'INRE du bâtiment devra être calculé et le bâtiment devra avoir à son bord un certificat international relatif au rendement énergétique (IRE) pour prouver sa conformité aux exigences de l'INRE. Le règlement proposé ne s'appliquera pas au départ à tous les types de bâtiments. De façon générale, les bâtiments de charge, les porte-conteneurs, les bâtiments-citernes et les transporteurs mixtes seront touchés. D'autres types de bâtiments s'ajouteraient plus tard à la liste, par l'entremise de modifications subséquentes à la réglementation, à mesure que l'OMI établira et approuvera les spécifications techniques pour ces bâtiments.

Mise en œuvre du Plan de gestion du rendement énergétique des navires

Le Plan de gestion du rendement énergétique des navires (PGREN) vise à établir un mécanisme pour que les bâtiments existants améliorent leur rendement énergétique. Le PGREN a

under MARPOL Annex VI in July 2011 and the requirements will come into effect on January 1, 2013.

The proposed Regulations would only require new and existing vessels with gross tonnage of 400 tons and above to have a SEEMP on board and that it be developed taking into account IMO guidelines. This approach reflects the IMO view that shipping firms will be motivated by fuel prices to increase energy efficiency. The SEEMP would detail how the specific vessel is to increase its energy efficiency, thus reducing its greenhouse gas emissions.

Implementation of domestic air emissions standards for smaller marine diesel engines

Smaller marine diesel engines of less than 30 litres per cylinder are similar to engines used in trains and trucks, and are also a concern for pollutants. In the United States, the engine manufacturers of these types of marine engines are required to ensure that their engines meet emissions control standards set by the EPA. These standards are known as "Category 2 Standards."

The proposed Regulations would require that when such an engine is installed on a vessel, it needs to be certified to meet either the U.S. Category 2 Standards or an equivalent international standard such as those in Europe.

While the authority to regulate vessels rests with the CSA 2001, the authority to regulate engine manufacturers rests with the *Canadian Environmental Protection Act, 1999.* A survey of Canadian marine engine manufacturers determined that no Category 2 marine engines are made in Canada but rather, they are imported. Therefore, the proposed Regulations would require vessels installing such engines that meet the Category 2 Standards to ensure a consistent North American approach.

New requirements concerning ship-to-ship transfer of oil at sea

The IMO Resolution MEPC.186(59) amends MARPOL Annex I in order to create new requirements for oil cargo transfers at sea that entered into force on January 1, 2011. As a result of this resolution, the proposed Regulations would introduce requirements applicable to oil tankers with gross tonnage of 150 tons and above.

Those oil tankers would be required to keep on board a ship-to-ship (STS) operations Plan, if they are not alongside a wharf or quay and are engaged with another oil tanker in a transfer operation involving oil or an oily mixture in bulk. The owner or operator would be required to ensure that the Plan is implemented. Records required by the STS operations Plan would be required to be made and kept on board for three years.

If the transfer operation involves a Canadian vessel and is in the territorial sea or Exclusive Economic Zone of any Party to MARPOL other than Canada, the vessel's master would be required to notify the local authorities of that fact at least 48 hours prior to the operation.

If the transfer operation is in waters under Canadian jurisdiction, the vessel's master would be required to notify Canadian authorities of that fact at least 48 hours prior to the operation.

Implementation of standards for greywater discharge

The proposed Regulations would require that discharges of greywater from a vessel in waters under Canadian jurisdiction

également été adopté en vertu de l'Annexe VI de MARPOL en juillet 2011 et ses exigences entreront en vigueur le 1er janvier 2013.

Dans le règlement proposé, seuls les bâtiments neufs ou existants d'une jauge brute de 400 ou plus seront tenus d'avoir un PGREN à bord, lequel devra être élaboré en tenant compte des lignes directrices de l'OMI. Cette façon de procéder reflète le point de vue de l'OMI, qui croit que les sociétés de transport maritime seront motivées par le prix du carburant pour améliorer leur efficacité énergétique. Le PGREN renfermera les détails sur la manière dont chaque bâtiment devra augmenter son efficacité énergétique, et ainsi réduire ses émissions de GES.

Mise en œuvre de normes canadiennes d'émissions atmosphériques pour les petits moteurs diesel marins

Les petits moteurs diesel marins de moins de 30 litres par cylindre sont semblables aux moteurs utilisés dans les trains et les camions, et sont également une préoccupation au titre des polluants. Aux États-Unis, les fabricants de moteurs de ce type doivent veiller à ce qu'ils répondent aux normes de contrôle des émissions établies par l'EPA. Ces normes sont connues comme étant les « normes de catégorie 2 ».

Lorsque de tels moteurs sont installés, le règlement proposé exigera des moteurs homologués répondant aux normes américaines de catégorie 2 ou encore à une norme internationale équivalente comme celles que l'on retrouve en Europe.

Le pouvoir de réglementer les bâtiments est conféré dans la LMMC 2001, mais le pouvoir de réglementer les fabricants de moteurs est établi dans la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*. Un sondage auprès des fabricants de moteurs marins canadiens a révélé qu'aucun moteur marin de catégorie 2 n'était fabriqué au Canada et qu'ils étaient plutôt importés. C'est pourquoi le règlement proposé exigera que les bâtiments soient équipés de moteurs répondant aux normes de catégorie 2 afin qu'ils cadrent avec l'approche nord-américaine.

Nouvelles exigences concernant le transbordement d'hydrocarbures entre bâtiments en mer

La résolution MEPC.186(59) de l'OMI modifie l'Annexe I de MARPOL en vue des nouvelles exigences concernant les opérations de transbordement d'hydrocarbures en mer (STS) en vigueur depuis le 1er janvier 2011. Suivant cette résolution, le règlement proposé introduira des exigences qui s'appliqueront aux pétroliers d'une jauge brute de 150 ou plus.

Ces pétroliers seraient tenus de conserver à bord un plan d'opérations STS, s'ils ne sont pas à côté d'un quai ou d'une plateforme et sont engagés avec un autre pétrolier dans une opération de transbordement mettant en cause des hydrocarbures ou un mélange d'hydrocarbures en vrac. Le représentant autorisé du pétrolier devra s'assurer que le plan est mis en œuvre. Les inscriptions au plan d'opérations STS devront être faites et conservées à bord du pétrolier pendant trois ans.

Si l'opération de transbordement concerne un bâtiment canadien dans la mer territoriale ou la zone d'exclusion économique d'un pays signataire de MARPOL autre que le Canada, le capitaine du bâtiment devra en aviser les autorités locales au moins 48 heures d'avance.

Si l'opération de transbordement s'effectue dans les eaux de compétence canadienne, le capitaine du bâtiment devra en aviser les autorités locales au moins 48 heures d'avance.

Mise en œuvre des normes concernant la libération des eaux grises

Le règlement proposé prévoit que toute libération d'eaux grises par un bâtiment dans les eaux de compétence canadienne autres

other than arctic waters must not result in the deposit of solids or cause any sheen on the water.

The proposed Regulations would also require new, large passenger vessels which are carrying more than 500 passengers to ensure that any greywater released from the vessel (non-sewage drainage from sinks, laundry machines, bath tubs, shower-stalls or dishwashers) has been passed through a certified marine sanitation device and is done at least three nautical miles from shore.

6. Regulatory and non-regulatory options considered

The proposed Regulations would implement the international requirements of MARPOL Annex VI, which deal with reducing air emissions from vessels. As a Party to the Annex, Canada is obligated to incorporate its requirements into domestic laws. As well, implementation of a regulatory program for shipping supports the Government of Canada's Clean Air Agenda.

Similarly, the proposed Regulations would also implement international standards under MARPOL Annex I for STS transfers of oil, which must be incorporated into Canada's legal framework.

For the air emissions standards for Canadian vessels operating in the Great Lakes and St. Lawrence waters, the proposed Regulations implement a fleet averaging regime based on proposals from Canadian ship owners. Two other alternatives were considered and consulted upon. The first was to implement ECA-level emissions standards in the Great Lakes and St. Lawrence waters at the same time as the North American ECA. The second was a phase-in option which allowed older vessels more time to meet air emission standards than newer vessels. The fleet averaging option best reflects the interests of Canada's fleet and provides the greatest flexibility in encouraging fleet modernization through a gradual transition to more stringent standards. Because vessels from both Canada and the United States routinely voyage in each other's waters, Canada's requirements need to be set in regulations for the United States to recognize Canadian standards when Canadian vessels voyage in U.S. waters.

For the provisions relating to controlling air emissions and STS transfers of oil, there are no viable alternatives to the proposed Regulations, given the obligations for these standards to be implemented under domestic laws.

The proposed Regulations would also set standards to ensure future passenger vessels are equipped to manage greywater. This aims to address growing concerns that contaminants in greywater pose increasing pollution risks. Other jurisdictions, namely the United States, are beginning to regulate greywater.

Voluntary guidelines in the form of the *Pollution Prevention Guidelines for the Operation of Cruise Ships under Canadian Jurisdiction* have high compliance among major cruise lines operating in Canada. These cruise lines comprise large foreign vessels and have adopted advanced waste-water treatment systems that manage both sewage and greywater. However, domestic cruise and excursion lines with older vessels lacking the

que les eaux arctiques n'entraîne ni le dépôt de solides ni la formation d'un lustre sur l'eau.

Le règlement proposé exigera également qu'un bâtiment à passagers neuf qui transporte plus de 500 passagers veille à ce que le rejet de ses eaux grises (eaux qui proviennent des éviers, des baignoires, des douches ou des machines à laver et ne contiennent pas d'eaux usées) s'effectue à l'aide d'un appareil d'épuration marine certifié à une distance d'au moins trois milles marins de la rive.

6. Options réglementaires et non réglementaires considérées

Le règlement proposé viendra mettre en œuvre des exigences internationales de l'Annexe VI de MARPOL portant sur la réduction des émissions atmosphériques provenant des bâtiments. En tant que partie à cette annexe, le Canada a l'obligation d'adopter les exigences internationales dans la législation canadienne. Par ailleurs, la mise en œuvre d'un programme réglementaire pour les bâtiments appuie le Programme de la qualité de l'air du gouvernement du Canada.

De la même manière, le règlement proposé mettra en œuvre les normes internationales contenues dans l'Annexe I de MARPOL pour les opérations de transbordement d'hydrocarbures entre bâtiments. Ces normes doivent être incorporées dans le cadre juridique canadien.

En ce qui a trait aux normes sur les émissions atmosphériques provenant des bâtiments canadiens exploités dans les eaux des Grands Lacs et du Saint-Laurent, le règlement proposé met en œuvre un régime de moyenne de la flotte, une méthode fondée sur les propositions des armateurs canadiens. Deux autres solutions de rechange ont été examinées et ont fait l'objet de consultations. La première consistait à mettre en application dans les Grands Lacs et la voie maritime du Saint-Laurent les normes ZCE sur les émissions atmosphériques en même temps que l'entrée en vigueur de la ZCE de l'Amérique du Nord. La deuxième comprenait une entrée en vigueur progressive qui accorde aux bâtiments existants plus de temps qu'aux bâtiments neufs pour se conformer aux normes sur les émissions atmosphériques. La méthode fondée sur la moyenne des émissions répond le mieux aux intérêts de la flotte canadienne et donne plus de souplesse, tout en favorisant la modernisation de la flotte au moyen d'une transition progressive vers des normes plus strictes. Compte tenu que les bâtiments tant canadiens qu'américains voyagent régulièrement dans les eaux de compétence réciproque, les exigences canadiennes doivent être établies par règlement afin que les États-Unis reconnaissent les normes canadiennes lorsque des bâtiments canadiens voyagent en eaux de compétence américaine.

En ce qui a trait aux dispositions sur le contrôle des émissions atmosphériques et les opérations STS, il n'y a pas de solutions de rechange viables au règlement proposé, compte tenu des obligations voulant que ces normes soient mises en œuvre dans le cadre des lois nationales.

Le règlement proposé établira aussi des normes exigeant que les futurs bâtiments à passagers soient équipés de systèmes de gestion des eaux grises. Cette mesure vise à atténuer les inquiétudes croissantes à savoir que des contaminants dans les eaux grises posent un risque de pollution accrue. D'autres pays, notamment les États-Unis, commencent à réglementer les eaux grises.

Bon nombre des croisiéristes qui mènent des opérations au Canada appliquent des lignes directrices volontaires sous la forme de *Lignes directrices en matière de prévention de la pollution pour l'exploitation des navires de croisière relevant de la compétence du Canada*. Ces croisiéristes ont de grands bâtiments étrangers et ont adopté des systèmes perfectionnés de traitement des eaux résiduaires pour gérer tant les eaux grises que les eaux usées.

technology are currently not in a position to comply with the Guidelines. A review of available technology found that systems are available, but time is required for fitting this technology.

Toutefois, les entreprises canadiennes de croisières et d'excursions qui ont des bâtiments plus vieux et non équipés de cette technologie ne sont actuellement pas en mesure de se conformer aux Lignes directrices. Selon un examen de la technologie disponible, les systèmes sont disponibles mais il faudra du temps pour les installer.

The proposed Regulations, therefore, would set requirements for future vessels to ensure greywater from vessels will be managed under the CSA 2001. Maintaining a voluntary approach under guidelines would not foster compatibility with other jurisdictions that begin to regulate greywater.

Le règlement proposé établit donc des exigences visant les futurs bâtiments pour assurer que leurs eaux grises seront gérées en vertu de LMMC 2001. L'approche volontaire que prévoient les lignes directrices ne favoriserait pas les questions de compatibilité avec d'autres pays qui commencent à réglementer les eaux grises.

Overall, the proposed Regulations would provide the best alternative to incorporate outstanding international and national provisions in a timely manner.

En somme, le règlement proposé se veut la meilleure solution pour intégrer en temps voulu les dispositions nationales et internationales en suspens.

7. Benefits and costs

7. Avantages et coûts

The full Cost-Benefit Analysis (CBA) is available upon request.

L'analyse coûts-avantages complète est disponible sur demande.

The baseline human health and environmental risk in Canada of sulphur oxide, nitrogen oxide, and particulate matter emissions from vessels is detailed in the July 2009 submission to the IMO by Canada, the United States and France and is available at www.tc.gc.ca/eng/marinesafety/rsqa-cmac-menu-826.htm.

Le risque pour la santé humaine et l'environnement posé par les émissions d'oxydes de soufre, d'oxydes d'azote et des particules provenant des bâtiments est exposé dans la présentation à l'OMI réalisée conjointement par le Canada, les États-Unis et la France en juillet 2009. Les détails sont disponibles à l'adresse suivante : www. tc.gc.ca/fra/securitemaritime/sraq-ccmc-menu-826.htm.

Summary of costs and benefits

Sommaire des coûts et des avantages

The period of analysis is 20 years (2013–2032). An 8% discount rate was used for analyzing costs and benefits and all figures are expressed in 2010 dollars. In accordance with Treasury Board of Canada accepted methods to estimate costs, only Canadian-flagged vessels were included in the analysis.

L'analyse porte sur une période de 20 ans, soit de 2013 à 2032, selon un taux d'escompte de 8 %. Tous les coûts et les avantages sont exprimés en dollars de 2010. Conformément aux méthodes d'estimation des coûts reconnus par le conseil du Trésor, seuls les bâtiments immatriculés au Canada ont été considérés dans cette analyse.

Three principal impacts of the proposed Regulations were assessed:

(1) The total direct costs incurred by shipowners. A portion, or all of, these costs could potentially be passed onto the consumer;
(2) The total costs incurred by Government to implement the proposed amendments; and
(3) The total environmental and health benefits to Canadian society at large of air pollution and GHG emissions reductions.

Trois impacts principaux du règlement proposé ont été analysés, soit :

(1) Le total des coûts directs encourus par les propriétaires de navires. Une partie ou la totalité de ces coûts pourraient être refilés aux consommateurs;
(2) Le total des coûts encourus par le gouvernement pour mettre en œuvre les modifications proposées;
(3) Le total des avantages pour l'environnement et la santé, visant l'ensemble de la société canadienne, découlant des réductions de polluants atmosphériques et de GES.

For the purpose of the cost-benefit study, all references to vessels also include pleasure craft. The number of vessels in the domestic marine shipping sector with gross tonnage of 400 tons and above is presented below:

Pour cette étude avantages-coûts, toute référence à « bâtiments » inclut les embarcations de plaisance. Le nombre de bâtiments canadiens d'une jauge brute de 400 ou plus et des embarcations de plaisance canadiennes est indiqué ci-dessous.

Regulated Canadian vessels of 400 gross tonnage and above, by region

ECA East	ECA West	Great Lakes	Arctic	Total
41	27	94	51	213

Bâtiments canadiens réglementés d'une jauge brute de 400 ou plus, par région

ZCE Est	ZCE Ouest	Grands Lacs	Arctique	Total
41	27	94	51	213

This represents the principal population of Canadian vessels that are subject to the proposed Regulations.

Ce tableau représente les bâtiments canadiens qui seront assujettis au règlement proposé.

Costs to be borne by Canadian vessel owners and operators for the proposed Regulations were estimated to be an annualized value of $65 million per year from 2013 to 2032, for a total present value of $634 million over the analysis period.

Les coûts que devront assumer les propriétaires et les exploitants de bâtiments canadiens aux fins du règlement proposé sont estimés en moyenne à 65 millions de dollars (valeur annualisée) par année à partir de 2013 jusqu'en 2032, soit un total de 634 millions de dollars (valeur actuelle) pendant la période de l'analyse.

Against these annual costs, total expected health benefits were estimated to be an annualized value of $1 billion per year

Par rapport à ces coûts annuels, les avantages attendus pour la santé sont estimés à 1 milliard de dollars (valeur annualisée) à

commencing in 2020, for a total present value of $9.87 billion over the same period.

The net benefit of the proposed Regulations is $9.22 billion. These benefits will be realized between 2020 and 2032.

partir de 2020, soit un total de 9,87 milliards (valeur actuelle) au cours de cette même période.

Les avantages nets du règlement proposé s'élèvent à 9,22 milliards de dollars, qui seront réalisés de 2020 à 2032.

Cost-benefit statement

Cost-Benefit Statement		Base Year (2013)	Year 2020	Final Year (2032)	Total (Present Value)	Annualized Value
A. Quantified impacts (in millions of 2010 dollars)						
Benefits	Canadian society	0	1,241.57	1,255.74	9,871.36	1,005.42
	Total	**0**	**1,241.57**	**1,255.74**	**9,871.36**	**1,005.42**
Costs	Marine industry	22.34	80.80	45.45	634.02	64.58
	Government	1.38	0.79	0.79	8.83	0.90
	Total	**23.71**	**81.59**	**46.24**	**642.85**	**65.48**
Net benefits					**9,228.51**	
B. Qualitative impacts						
Environment		(1) Reduce sulphur emissions from vessels by 96% and nitrogen emissions by 80%; (2) Reduce acidification of some 15 000 wetlands across Canada; (3) Contribute to a 5% overall reduction of all sulphur oxide emissions in Canada; (4) Additional benefits through the adoption of updated standards to reduce greenhouse gas emissions from vessels and to prevent pollution from oil and greywater.				
Consumers		Costs that would be passed to consumers would be negligible. Marine shipping costs for goods imported to Canada represent a small fraction of consumer prices. However, in the cruise sector, a 2% to 5% total vacation cost increase could be seen.				
Business		Some impact on freight rates for businesses dependent upon marine shipping. Typical marine shipping costs can account for between 1% and 2% of Canadian retail prices. In remote coastal locations such as the Arctic, marine shipping cost can account for a significantly higher portion of retail prices.				

Énoncé des coûts-avantages

Énoncé coûts-avantages		Année de référence (2013)	Année 2020	Fin de l'exercice (2032)	Total (valeur actuelle)	Valeur annualisée
A. Impacts quantifiés (en millions de dollars de 2010)						
Avantages	Société canadienne	0	1 241,57	1 255,74	9 871,36	1 005,42
	Total	**0**	**1 241,57**	**1 255,74**	**9 871,36**	**1 005,42**
Coûts	Industrie maritime	22,34	80,80	45,45	634,02	64,58
	Gouvernement	1,38	0,79	0,79	8,83	0,90
	Total	**23,71**	**81,59**	**46,24**	**642,85**	**65,48**
Avantages nets					**9 228,51**	
B. Impacts qualitatifs						
Environnement		1) Réductions de 96 % des émissions de soufre et de 80 % des émissions d'azote provenant des bâtiments; 2) Réduction de l'acidification de quelque 15 000 milieux humides de partout au Canada; 3) Contribution à une réduction globale de 5 % de toutes les émissions d'oxydes de soufre au Canada; 4) Avantages additionnels par l'adoption de normes mises à jour pour réduire les émissions de GES provenant des bâtiments et prévenir la pollution par les hydrocarbures et les eaux grises.				
Consommateurs		Les coûts refilés aux consommateurs sont négligeables, étant donné que les frais de transport maritime des denrées importées au Canada ne représentent qu'une faible portion du prix au détail. Toutefois, dans le domaine des croisières, cela pourrait signifier une hausse de 2 % à 5 % du coût total des vacances.				
Entreprises		Une certaine incidence sur les taux de fret pour les entreprises qui dépendent du transport maritime. Le coût de transport maritime type s'élève à 1 % ou 2 % du prix au détail canadien. Dans les localités côtières en région éloignée, comme dans l'Arctique, cette proportion peut être beaucoup plus élevée.				

Costs of the proposed Regulations

The total estimated incremental costs to the marine industry as a consequence of the proposed Regulations (2013–2032,) are

Cost category	Millions ($)
Capital cost of switching to distillate fuel	33.79
Incremental cost of switching to distillate fuel	98.02

Coûts liés au règlement proposé

Voici le total des coûts différentiels estimés que devra assumer l'industrie maritime par suite de l'adoption du règlement proposé (2013-2032) :

Catégorie	Millions ($)
Coût en capital pour passer au mazout léger	33,79
Coût différentiel lié au passage au mazout léger	98,02

Cost category	Millions ($)
Capital cost of installing emissions control systems	222.04
Operating and maintenance cost of emissions control systems	149.41
EEDI cost	124.79
SEEMP cost	4.93
Incremental cost of new, compliant small marine diesel engines	1.01
Cost of ship-to-ship operations plan	0.04
Total cost	**634.02**

Like residual fuel-using vessels, new distillate fuel-using vessels that enter service after 2016 would require emissions control systems to meet the Tier III nitrogen oxides standards. The following assumptions were made concerning new vessel construction and installation of emissions control systems aboard new and existing vessels:

(*a*) New vessel construction for the Great Lakes and St. Lawrence waters was estimated to be 23 new vessels from 2013 to 2020, based on announcements of shipping firms, with 25 emissions control systems installed from 2016 to 2020;

(*b*) For the Arctic region it is assumed that no new vessels would be constructed for exclusive use in the Arctic, and no emissions control systems would be installed on such vessels over the 20-year period;

(*c*) New vessel construction for the West Coast region was estimated to be 26 new ships from 2014 to 2027 (based on BC Ferries data) and one emissions control system installed in 2016; and

(*d*) New vessel construction for the East Coast region was estimated to be 5 new vessels in 2014, with 15 emissions control systems installed from 2016 to 2018.

Unit costs for such technology are estimated at a capital cost of $5 million per unit. Operating and maintenance costs were estimated at $200,000 per unit per year. The total cost of installing, operating, and maintaining emission control systems, such as selective catalytic converters or scrubbers is estimated at $371.45 million.

Heavy fuel is inexpensive compared to distillate fuels. Distillate fuels command on average a premium of 40% to 60%, depending on the market. For the purpose of assessing costs, this premium was determined to be $240 per tonne. The capital cost of switching to distillate fuel was determined to be $82,395, from a range of $15,449 to $82,395, as derived from a report prepared for the United States Department of Transportation.

A significant portion of the Canadian fleet already uses distillate fuels and would continue to do so after the proposed Regulations come into force. Over the analysis period, commercial adoption of scrubber systems that enable vessels to meet both the sulphur and nitrous oxides requirements of the proposed Regulations while burning residual fuel is expected. For these reasons, the cost of installing and operating emissions control systems is forecast to exceed the cost of the Canadian fleet's migration to low-sulphur distillate fuel over the period 2013 to 2032. Incremental fuel costs would, however, significantly exceed scrubber installation costs in the early years that follow the proposed Regulations entry into force.

Catégorie	Millions ($)
Coût en capital pour l'installation de systèmes de contrôle des émissions	222,04
Fonctionnement et entretien des systèmes de contrôle des émissions	149,41
Coûts associés à l'INRE	124,79
Coûts associés au PGREN	4,93
Coût différentiel pour la conformité des petits moteurs diesels marins neufs	1,01
Plan d'opérations STS	0,04
Total	**634,02**

Tout comme les bâtiments qui utilisent du mazout lourd, les bâtiments neufs qui entreront en service après 2016 et qui utiliseront du mazout léger devront être dotés de systèmes de contrôle des émissions afin de répondre aux exigences de niveau III des normes sur les oxydes d'azote. Les hypothèses suivantes ont été posées à l'égard de la construction de nouveaux bâtiments et de l'installation de systèmes de contrôle des émissions à bord des bâtiments neufs et existants :

a) Fondé sur les annonces des compagnies maritimes, on estime à 23 le nombre de bâtiments neufs qui seront construits de 2013 à 2020 pour les Grands Lacs et le fleuve Saint-Laurent. De plus, on prévoit que 25 systèmes de contrôle des émissions seront installés de 2016 à 2020;

b) Au cours des 20 prochaines années, on ne prévoit aucune nouvelle construction de bâtiment dédié exclusivement au service dans l'Arctique, ni aucune installation de système de contrôle des émissions à bord de tels bâtiments;

c) Sur la côte Ouest, on estime que 26 nouveaux bâtiments seront construits de 2014 à 2027 (selon les données fournies par BC Ferries) et qu'un système de contrôle des émissions sera installé en 2016;

d) Sur la côte Est, on estime que 5 nouveaux bâtiments seront construits en 2014 et que 15 systèmes de contrôle des émissions seront installés de 2016 à 2018.

Les coûts unitaires de cette technologie sont estimés à 5 millions de dollars et les coûts unitaires de fonctionnement et d'entretien à 200 000 $ par année. Le total des coûts d'installation, de fonctionnement et d'entretien des systèmes de contrôle des émissions comme les convertisseurs catalytiques sélectifs ou les épurateurs est estimé à 371,45 millions de dollars.

Le mazout lourd est bon marché si on le compare au mazout léger. Ce dernier coûte en moyenne de 40 % à 60 % plus cher, selon les cours du marché. Aux fins d'évaluation des coûts, on a posé comme hypothèse que la différence était de 240 $ la tonne. Le coût en capital pour passer au mazout léger a été évalué à 82 395 $, variant de 15 449 $ à 82 395 $, selon un rapport préparé pour le compte du Department of Transportation des États-Unis.

Une bonne partie de la flotte canadienne utilise déjà le mazout léger et continuera de le faire après l'entrée en vigueur du règlement proposé. On s'attend à ce que les épurateurs de gaz d'échappement soient adoptés commercialement au cours de la période couverte par la présente analyse. Ces épurateurs permettent aux bâtiments de répondre aux exigences du règlement proposé à la fois sur les oxydes de soufre et sur les oxydes d'azote, et ce, tout en utilisant du mazout lourd. Pour ces raisons, on prévoit pour la flotte canadienne que les coûts d'installation et de fonctionnement des systèmes de contrôle des émissions seront supérieurs aux coûts de la migration vers le mazout léger à faible teneur en soufre pour la période de 2013 à 2032. Toutefois, les coûts différentiels du mazout excèdent de loin les coûts d'installation d'un épurateur pour les premières années suivant l'entrée en vigueur du règlement proposé.

Costs of determining the EEDI and of meeting the targets set in that standard for new vessels are estimated to range from $50,000 to $3.1 million, depending on the features adopted to meet energy efficiency targets. Costs for the SEEMP are minimal and were estimated at approximately $2,200 per vessel. Combined fleet costs for Canadian vessels were estimated to be $5 million annually. For the energy efficiency measures, cost elements include calculating the EEDI, preparing the SEEMP and obtaining certificates.

For vessel owners in the Great Lakes and St. Lawrence waters who elect to develop and submit plans to TC to engage in fleet averaging, incremental combined administrative and auditing costs to each owner are forecast to be $10,000 per year for each year between 2012 and 2020 in which the owner elects this option. This equates to a total industry cost of approximately $560,000 dollars over the period.

With regard to new provisions concerning the installation of new diesel engines of greater than 7 litres total displacement but less than 30 litres displacement per cylinder, the costs of compliant engines in 2012 were estimated by the EPA to be no more expensive than current designs. However, in 2016, when more stringent standards will be implemented by manufacturers, it was estimated costs would increase by 16% and result in a total incremental cost to the Canadian fleet of approximately $1 million. These engines are not manufactured in Canada, but are imported into Canadian markets.

The administrative costs for oil tankers and vessels that carry oil in bulk to prepare a STS transfer plan are estimated to cost about $1,000 per vessel in crew time and record keeping. These requirements are part of global standards. Thus, in many cases, tankers already have these plans. This measure would help further reduce risks of spills during transfer operations between vessels.

Costs for vessels to manage greywater were assessed as negligible, as requirements reflect existing standards for any discharges from vessels. Costs for new passenger vessels carrying over 500 passengers would involve the fitting of marine sanitation devices. Such vessels would already have larger wastewater volumes and would need to fit this equipment to manage their sewage under existing regulations. Because high volume marine sanitation devices can also treat greywater, careful selection of the equipment would result in no new costs.

Strategies to mitigate costs

Transport Canada recognizes the concerns of vessels that operate for a significant part of their routes within the waters of the North American ECA. To minimize impacts, the proposed Regulations provide for the greatest possible flexibility, while still attaining the public health and environmental benefits.

Furthermore, TC is working to provide the IMO with a framework which will assess proposals for alternative compliance methods to verify that they provide the equivalent performance as the standards. This framework would be beyond emissions control systems, which already have clear guidelines to assess performance. The proposed Regulations are already positioned to recognize alternative compliance methods.

Scrubber installation can enable a new vessel to use, or an existing vessel to continue to use, heavy residual fuels while attaining emissions standards. These systems can offset the higher fuel costs from migration to low-sulphur fuel that would

On estime que les coûts pour déterminer l'INRE et répondre aux exigences qui y sont établies en ce qui concerne les bâtiments neufs varieront de 50 000 $ à 3,1 millions de dollars, selon les dispositifs employés pour atteindre les objectifs de rendement énergétique. Quant aux coûts associés au PGREN, ils sont minimes, soit de l'ordre de 2 200 $ par bâtiment. Pour la flotte canadienne, le total de ces coûts annuels est estimé à 5 millions de dollars. Pour les mesures de rendement énergétique, les coûts comprennent les calculs de l'INRE, la préparation du PGREN et l'obtention des certificats.

Les coûts administratifs différentiels pour chacun des propriétaires de bâtiments exploités dans les eaux des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent qui choisissent de préparer des plans et de les soumettre à TC dans le cadre du régime de moyenne de la flotte sont estimés à 10 000 $ par année entre 2012 et 2020 où le propriétaire choisit cette option. Cela se traduit pour l'ensemble de l'industrie par un coût total de 560 000 $ pendant cette période.

En ce qui a trait aux nouvelles dispositions concernant l'installation de nouveaux moteurs diesel dont le déplacement est supérieur à 7 litres mais inférieur à 30 litres par cylindre, l'EPA estime qu'en 2012 les moteurs conformes ne coûtent pas plus cher que les moteurs actuels. Toutefois, à partir de 2016, année où les fabricants devront mettre en œuvre des normes plus strictes, on estime que les coûts augmenteront de 16 %, ce qui entraînera pour l'ensemble de la flotte canadienne un coût différentiel de un million de dollars. Ces moteurs ne sont pas fabriqués au Canada mais sont importés sur les marchés canadiens.

Les coûts administratifs de préparation d'un plan d'opérations STS pour les pétroliers s'élèvent à environ 1 000 $ par bâtiment pour couvrir les heures de l'équipage et la tenue des registres. Comme ces exigences font partie de normes internationales, nombre de pétroliers ont déjà ces plans en main. Cette mesure contribuera à réduire davantage le risque de déversements lors des opérations de transbordement entre bâtiments.

Les coûts de gestion des eaux grises sont considérés comme négligeables, car les exigences cadrent avec les normes existantes sur les rejets par les bâtiments. Les coûts des nouveaux bâtiments qui transportent plus de 500 passagers comprennent l'installation d'un dispositif d'épuration marine. Ces bâtiments doivent en être équipés pour gérer leurs eaux usées en vertu des règlements existants. Comme les dispositifs d'épuration marine à grande capacité peuvent également traiter les eaux grises, l'équipement devra être choisi soigneusement pour éviter que d'autres coûts s'ajoutent.

Stratégies de réduction des coûts

Transports Canada reconnaît les préoccupations liées aux bâtiments dont une grande partie du trajet doit se faire dans les eaux de la ZCE de l'Amérique du Nord. Pour minimiser les impacts, le règlement proposé renferme des dispositions offrant la plus grande souplesse possible, mais permettant l'atteinte des avantages pour la santé publique et l'environnement.

De plus, TC élabore un cadre conceptuel qu'il présentera à l'OMI et qui permettra d'évaluer d'autres propositions pour assurer la conformité et de vérifier que le rendement est équivalent aux normes. Ce cadre ira au-delà des systèmes de contrôle des émissions, qui disposent déjà de lignes directrices claires pour évaluer le rendement. Le règlement proposé contient les dispositions nécessaires à la reconnaissance d'autres propositions pouvant assurer la conformité.

L'installation d'un épurateur peut permettre à un bâtiment neuf d'utiliser du mazout lourd ou à un bâtiment existant de continuer à le faire et de satisfaire en même temps aux normes sur les émissions atmosphériques. Ces appareils peuvent compenser

otherwise be a consequence of these proposed Regulations. The payback period for recouping a scrubber investment is highly variable and dependent on a vessel's operating profile. Current, typical estimates for high-mileage vessels on transoceanic routes to recoup scrubber investment costs range between four to five years.

Benefits of the proposed Regulations

Benefits of the proposed Regulations are derived from reduced emissions from vessels and the resultant effects on public health and the environment. First, EC's Meteorological Service of Canada carried out atmospheric modelling to estimate the dispersion of marine emissions and their eventual deposition across Canada. Reduced emissions were then applied to the model to project estimated benefits. The geographic dispersion of the deposits enabled scientists to assess environmental benefits of reduced acidification of freshwaters. However, these environmental benefits could not be monetized, as accepted methods to do so are not available. From this data on projected emissions deposits, HC used a simulation model known as the Air Quality Benefits Assessment Tool (AQBAT), which estimates the human health and welfare benefits or damages associated with changes in Canada's ambient air quality. The AQBAT provided figures for expected health benefits, and monetized these benefits using accepted methods, namely in terms of the "value of a statistical life." Given that changes are being phased in, the analysis took a conservative approach and assumed no benefit up to 2020, with benefits starting in 2020 and remaining constant to 2032.

The proposed Regulations are expected, by 2020, to reduce vessel source emissions of sulphur oxides by 96%, nitrogen oxides by 80%, and particulate matter emissions by 80%. The monetized benefit of the proposed Regulations in social and health savings is estimated to an annualized value of $1 billion per year, for a net present value of $9.87 billion over the analysis period. This includes reduced emissions from Canadian and foreign vessels. A summary of the reduction in adverse health effects is set out below.

Expected annual Canadian health benefits resulting from the proposed Regulations (2020 and later)

Health effect from vessel emissions	Expected baseline incidences in 2020	Expected reduction in 2020 with proposed Regulations
Mortalities	390	175
Hospital admissions	99	34
Emergency room visits	320	95
Adult chronic bronchitis cases	260	140
Child acute bronchitis episodes	1 520	780
Asthma symptom days	76 000	19 000
Minor restricted activity days	110 000	20 000
Restricted activity days	290 000	150 000
Acute respiratory symptom days	790 000	280 000

As a portion of the overall benefits, the average annual benefits from the reduction of greenhouse gas (carbon dioxide) emissions

l'augmentation des coûts du mazout, qui découlerait de la migration vers le mazout à faible teneur en soufre, laquelle serait autrement une conséquence de l'entrée en vigueur du règlement proposé. La période de recouvrement de l'investissement sur un épurateur varie grandement selon le profil d'exploitation d'un bâtiment. Les estimations actuelles pour les bâtiments qui effectuent régulièrement des traversées transocéaniques font état de quatre à cinq ans.

Avantages du règlement proposé

Les avantages du règlement proposé découlent du fait qu'il contribue à faire réduire les émissions des bâtiments et les effets connexes sur la santé publique et l'environnement. D'abord, le service météorologique d'EC a effectué une modélisation atmosphérique pour estimer la dispersion des émissions marines et leur éventuel dépôt partout au Canada. Les données sur la réduction des émissions ont ensuite été appliquées au modèle pour calculer les avantages estimés. Les scientifiques ont utilisé les données sur la dispersion géographique des dépôts pour évaluer les avantages pour l'environnement à réduire l'acidification des eaux douces. Aucun avantage monétaire n'a pu être calculé, car il n'y a pas de méthodes acceptées pour ce faire. À partir des données des dépôts d'émissions projetés, SC a utilisé l'Outil d'évaluation des avantages pour la qualité de l'air (OEAQA). Il s'agit d'un système de simulation conçu pour estimer les avantages pour le bien-être et la santé humaine ou encore les dommages associés aux changements de la qualité de l'air ambiant au Canada. Grâce à l'OEAQA, on a obtenu des chiffres sur les avantages anticipés pour la santé publique, mais aussi sur la valeur monétaire de ces avantages, au moyen des méthodes acceptées, notamment en ce qui concerne la « valeur d'une vie en statistique ». Comme les changements sont appliqués graduellement, l'analyse s'est faite d'une manière prudente et ne montre aucun avantage jusqu'en 2020, mais des avantages qui commencent en 2020 et restent constants jusqu'en 2032.

Le règlement proposé devrait réduire d'ici 2020 les émissions provenant des bâtiments, soit 96 % pour les oxydes de soufre, 80 % pour les oxydes d'azote et 80 % pour les matières particulaires. Les avantages monétaires pour la santé publique sont estimés à 1 milliard de dollars par année (valeur annualisée), soit un total de 9,87 milliards de dollars pendant la période de l'analyse. Cette estimation prend en compte la réduction des émissions par les bâtiments canadiens et les bâtiments étrangers. Le tableau ci-dessous présente un sommaire de ces avantages.

Avantages annuels attendus pour la santé des Canadiens grâce au règlement proposé (2020 et au-delà)

Effets sur la santé associés aux émissions des bâtiments	Incidences annuelles en 2020 selon les conditions actuelles	Réduction attendue en 2020 grâce au règlement proposé
Décès	390	175
Admissions à l'hôpital	99	34
Visites à la salle d'urgence	320	95
Bronchites chroniques (adultes)	260	140
Crises de bronchite aiguë (enfants)	1 520	780
Symptômes d'asthme (journées)	76 000	19 000
Activité légèrement restreinte (journées)	110 000	20 000
Activité restreinte (journées)	290 000	150 000
Maladies respiratoires aiguës (journées)	790 000	280 000

Sur l'ensemble des avantages, les avantages annuels moyens provenant de la réduction des émissions de GES (dioxyde de

were estimated at $58.3 million for 2013 to 2032, using a derived value for the social cost of carbon of $26 per tonne. Carbon dioxide emissions produced in Canada from both Canadian and foreign vessels were estimated at 27 million tonnes annually. Benefits for reduced carbon dioxide emissions were estimated using an estimate for the social cost of carbon as determined by published research, the price of carbon on international exchange markets and target prices announced by key jurisdictions.

Non-monetary benefits

Improving vessel emissions from current performance to North American ECA standards will result in declines in both total sulphur and total nitrogen deposition over Canada in 2020 and beyond.

This measure will have a significant benefit in reducing pollution impacts by acid-forming compounds in freshwater bodies in Canada. For example, in southwestern British Columbia, it will result in a 19% reduction in excess total sulphur and nitrogen deposition above the acidity critical load level — a level above the natural ability of freshwater lakes and streams to absorb and buffer acidifying deposits. In New Brunswick, an 11% reduction is expected. Most importantly, it will eliminate excess deposition over an area of approximately 13 500 km^2 across Canada. As a result, the risk of soil and lake acidification and associated threats to the health of vegetation and aquatic wildlife will be minimized. Given the qualitative nature of this benefit, it has not been monetized, as there are no accepted methods to attribute monetary benefits to natural features of the environment.

Regional impacts

Implementation of the ECA will yield the majority of benefits (72%) on the West Coast. This is because of the intense shipping activities in Port Metro Vancouver, which is Canada's busiest port, and the high population density in the surrounding Greater Vancouver region. The distribution of benefits and costs is presented below.

Distribution of relative incremental GHG and health benefits over regions of Canada, 2013–2032

Benefit	Great Lakes	Arctic	West Coast	East Coast	Canada
GHG benefits, in $ million	9.33	1.17	22.74	25.07	58.30
Health benefits, in $ million	2,293.91	-	7,144.38	374.77	9,813.06
Total benefits, in $ million	2,203.24	1.17	7,167.16	399.84	9,871.36
Total benefits, as percentage	22.3%	-	72.6%	5.1%	100%

Distribution of relative incremental costs to marine industry over regions of Canada, 2013–2032

	Great Lakes	Arctic	West Coast	East Coast	Canada
In $ million	336.15	38.90	112.31	146.66	634.02
As %	53.0%	6.1%	17.7%	23.1%	100%

With only 0.3% of Canada's population (according to 2011 Census data) spread over a vast geographic area, the CBA did not attribute public health benefits for the Arctic region. However, given the long range atmospheric transport of pollutants, the Arctic would realize environmental benefits from reductions in

carbone) ont été estimés à 58,3 millions de dollars pendant la période de 2013 à 2032, en utilisant une valeur dérivée de 26 $ la tonne pour le coût social du carbone. Les émissions de GES produites au Canada provenant des bâtiments étrangers et canadiens ont été estimées à 27 millions de tonnes annuellement. Les avantages de la réduction des émissions de dioxyde de carbone ont été estimés à partir de rapports de recherche publiés, du prix du carbone sur les marchés d'échange internationaux et des prix annoncés par les principaux pays.

Avantages non pécuniaires

L'amélioration des émissions des bâtiments par rapport au rendement actuel aux normes de la ZCE de l'Amérique du Nord fera baisser la quantité totale des dépôts de soufre et d'azote au-dessus du Canada au cours de l'année 2020 et au-delà.

Cette mesure contribuera beaucoup à réduire les impacts de la pollution causée par les composés chimiques qui forment des acides dans les étendues d'eau douce au Canada. Par exemple, dans le sud-ouest de la Colombie-Britannique, la mesure entraînera une réduction de 19 % du total de soufre et d'azote déposé qui excède le niveau d'acidité critique — un niveau qui dépasse la capacité naturelle des lacs et des ruisseaux d'absorber et de freiner les dépôts acidifiants. Au Nouveau-Brunswick, on s'attend à une réduction de 11 %. La mesure permettra surtout d'éliminer les dépôts en excès dans une zone d'environ 13 500 km^2 au Canada, ce qui aura pour effet de minimiser le risque d'acidification du sol et des lacs et les menaces connexes pour la santé de la végétation et de la faune aquatique. Compte tenu de la nature qualitative de cet avantage, celui-ci n'a pas été calculé en dollars, car il n'y a pas de méthodes acceptées pour attribuer des avantages pécuniaires à des caractéristiques naturelles de l'environnement.

Impacts régionaux

La majorité des avantages (72 %) de la mise en œuvre de la ZCE se feront sentir sur la côte ouest, compte tenu de l'intense activité de transport maritime à Port Metro Vancouver, le port le plus achalandé du Canada, et de la densité de population élevée dans la région qui l'entoure, soit le Grand Vancouver. La répartition des avantages et des coûts est présentée ci-dessous.

Répartition des avantages différentiels relatifs des GES et des avantages pour la santé par région au Canada de 2013 à 2032

Avantage	Grands Lacs	Arctique	Côte Ouest	Côte Est	Canada
Réduction des GES, en millions $	9,33	1,17	22,74	25,07	58,30
Santé, en millions $	2 293,91	-	7 144,38	374,77	9 813,06
Total, en millions $	2 203,24	1,17	7 167,16	399,84	9 871,36
Total, en pourcentage	22,3 %	-	72,6 %	5,1 %	100 %

Répartition des coûts différentiels relatifs pour l'industrie maritime par région au Canada de 2013 à 2032

	Grands Lacs	Arctique	Côte Ouest	Côte Est	Canada
En millions $	336,15	38,90	112,31	146,66	634,02
En pourcent	53,0 %	6,1 %	17,7 %	23,1 %	100 %

L'Arctique ne représente que 0,3 % de la population canadienne (selon le recensement de 2011), dispersée sur un vaste territoire. Pour cette raison, la présente analyse n'a pas attribué d'avantages pour la santé publique dans cette région. Toutefois, comme les polluants atmosphériques voyagent sur de longues

deposits of acidifying pollutants and greenhouse gas emissions from shipping.

Other impacts

Notwithstanding the increased fuel costs previously noted, the cost that would be passed on to consumers would be negligible. Marine shipping costs for goods imported into Canada represent a small fraction of the price consumers see. For international freight, the marine mode remains the most efficient, and obviously for overseas trade, it is the sole practical option. This is a reason why marine shipping carries 90% of the world's trade. Vessels that operate along coastal routes of North America are serving market demands to move products. Increased fuel costs, while presenting some impact, will not result in modal shifts.

Some impacts involve freight rates for those businesses that depend on marine shipping for moving product to market or obtaining supplies. However, modern containerized shipping has resulted in marine shipping being among the lowest part of a product's total costs. Generally, final consumers are sensitive to changes in the delivered price of products, not to changes in the transportation price. Typical marine shipping costs can account for between 1% and 2% of Canadian retail prices. It is acknowledged that in remote coastal locations, such as the Arctic, marine shipping costs can account for a significantly higher portion.

In examining the impacts of the North American ECA on container shipping, an expected impact was estimated to be $1 to $12 to the overall cost of shipping a 20-foot-equivalent container to the United States or Canada from overseas. Between 2000 and 2010, daily charter rates for a single container, known as a 20-foot equivalent unit or TEU, have varied from $2.70 to $35.40 according to the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). Current rates in 2012 remain low, with the ongoing economic situation. At 10 to 17 days voyage time, depending on the port of origin, using the UNCTAD rates, the cost to move a single container may vary from $27.00 to $601.80 (in times of higher economic activity). A $1 to $12 increase amounts to a 2% to 3% increase for the cost of shipping a container. As the marine shipping cost represents 1% to 2% of the consumer cost, the impact would be around 0.01%, a negligible amount as there will be other drivers related to the broader economy impacting consumer costs. Therefore, the impact is expected to be negligible for consumers and small businesses.

Cruise lines operate for longer periods of time within the North American ECA than other vessels which can return to high seas. They have reported potential impacts of $100 per ticket on some routes, while other sources have estimated impacts to be around $50 per ticket. While this can amount to a 2% to 5% impact on total vacation costs, it is important to note that fuel price is one element of a decision for cruise lines to offer a destination. Other reasons focus on market demand for a destination (a function of its attractions), on the demographics of people who are seeking such a destination, and on the fares they are willing to pay. Discussions in 2011 with cruise sector stakeholders indicated that the cruise sector in Atlantic Canada is expanding.

distances, l'Arctique tirerait des avantages environnementaux de la réduction des dépôts de polluants acidifiants, mais aussi de la réduction des émissions de GES provenant du transport maritime.

Autres impacts

Malgré l'augmentation des coûts du carburant mentionnés plus haut, les coûts refilés au consommateur seront négligeables. Les coûts du transport maritime pour les marchandises importées au Canada représentent une petite fraction du prix que paie le consommateur. Pour le transport international de marchandises, le mode maritime reste le plus efficace, et évidemment, pour les échanges commerciaux outremer, il s'agit de la seule option pratique. C'est pourquoi 90 % des échanges mondiaux se font par voie maritime. Même les bâtiments qui sont exploités le long des côtes de l'Amérique du Nord répondent aux besoins du marché de transporter les produits. L'augmentation du prix du carburant aura une certaine incidence, mais n'entraînera pas un changement de mode de transport.

Certains impacts concernent les prix du transport de marchandises pour les entreprises qui dépendent du transport maritime pour déplacer des produits vers des marchés ou s'approvisionner. Toutefois, le transport moderne par conteneurs fait en sorte que le transport maritime compte pour la partie la plus petite du total des coûts des produits. En général, le consommateur final est sensible aux changements dans le prix de livraison des produits, et non aux changements dans le prix du transport. Le coût de transport maritime type s'élève à 1 % ou 2 % du prix au détail canadien. Dans les localités côtières en région éloignée, comme dans l'Arctique, on reconnaît que cette proportion peut être beaucoup plus élevée.

Dans l'examen des impacts de la ZCE de l'Amérique du Nord sur le transport par conteneurs, l'augmentation pourrait être de 1 $ à 12 $ pour le transport d'un conteneur de 20 pieds vers les États-Unis ou le Canada provenant d'outremer. Entre 2000 et 2010, les prix d'affrètement quotidiens pour un seul conteneur, appelé équivalent 20 pieds ou EVP, ont varié de 2,70 $ à 35,40 $ selon la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED). Les taux courants en 2012 restent faibles, en raison de la conjoncture économique actuelle. Pour un voyage de 10 à 17 jours, dépendant du port d'origine, si l'on utilise les taux de la CNUCED, le coût pour transporter un seul conteneur peut varier de 27 $ à 601,80 $ (lorsque l'activité économique est haute). Une augmentation de 1 $ à 12 $ signifie une hausse de 2 % à 3 % du coût du transport d'un conteneur. Comme les coûts du transport maritime représentent 1 % à 2 % du coût pour le consommateur, l'impact serait autour de 0,01 %, un montant négligeable, car d'autres facteurs vont influer sur les coûts à la consommation. On s'attend donc à ce que l'impact soit négligeable pour les consommateurs et les petites entreprises.

Les croisiéristes sont en activité pendant de plus longues périodes dans la ZCE de l'Amérique du Nord que les autres bâtiments qui peuvent retourner en haute mer. Ils ont signalé une hausse potentielle de 100 $ par billet pour certaines routes, tandis que d'autres sources l'ont estimée à 50 $ par billet. Ce chiffre peut signifier une hausse de 2 % à 5 % du coût total des vacances, mais il est important de souligner que le prix du carburant n'est qu'un élément dont tiennent compte les croisiéristes pour décider d'offrir une destination. D'autres raisons concernent essentiellement la demande du marché pour une destination (en fonction de ses attraits), les données démographiques des gens qui demandent une telle destination et le prix qu'ils sont prêts à payer. Les discussions en 2011 avec les intervenants du secteur des croisières ont démontré que ce secteur dans le Canada atlantique est en expansion.

Nevertheless, TC recognizes the concerns of vessels that operate for a significant part of their routes within the waters of the North American ECA.

Sensitivity analysis

A sensitivity analysis was carried out to determine the implications of uncertainty in the following key variables:

(1) Discount rate (3% versus 8%). Under the 3% scenario, total benefits were 34.4% greater ($13.28 billion) and costs were 38.8% greater ($892.2 million).

(2) Distillate and residual fuel oil prices (cost premium of distillate fuel raised by 50% and 100% above the baseline assumption). The incremental cost to industry of distillate fuel was $98.0 million in the baseline scenario, $147.0 million in the 50% increase scenario, and $196.0 million in the 100% increase scenario.

(3) Cost of emissions control systems (cost of emission control systems decreased by 25% and 50% below the baseline assumption). The incremental cost to industry of emissions control systems was $634.0 million in the baseline scenario, $541.2 million in the 25% decrease scenario, and $448.3 million in the 50% decrease scenario.

The overall analysis was highly sensitive to changes in the discount rate, and modestly sensitive to changes in fuel oil prices and the cost of emissions control systems.

8. Small business lens

For small business, the overall impact is expected to negligible. Businesses operating vessels subject to the proposed Regulations are generally medium to large enterprises.

The requirements to meet standards of the North American Emission Control Area standards, the 2008 MARPOL Annex VI, the 2011 Energy Efficiency Standards, and the 2010 revised ship-to-ship transfer operations are focussed on large commercial vessels with capital outlays over $30 million. The requirements for vessel owners installing smaller diesel engines to meet the "Category 2" standards and for owners of new large passenger vessels to treat greywater cover medium-sized companies, representing vessels with multi-million dollar values. Finally, for vessel owners who must meet minimum requirements with respect to discharging greywater, these requirements are consistent with general requirements for any discharge and do not pose additional burdens. Small businesses are not intended to be regulated under the proposed Regulations.

9. Consultation

Transport Canada, working with EC, has undertaken significant consultations with stakeholders since 2006. Overall, there is support for the environmental performance goals of the proposed Regulations, though industry stakeholders remain concerned about costs and available technology. Transport Canada plans continued consultations to facilitate and promote the adoption of technology among stakeholders to meet the standards and to respond to issues as the proposed Regulations are finalized and implemented.

Néanmoins, TC reconnaît les préoccupations concernant les bâtiments dont une grande partie du trajet doit se faire dans des eaux de la ZCE de l'Amérique du Nord.

Analyse de sensibilité

Une analyse de sensibilité a été effectuée pour déterminer les conséquences de l'incertitude dans les variables clés suivantes :

(1) Le taux d'escompte (3 % par rapport à 8 %). Dans le scénario comprenant un taux d'escompte de 3 %, le total des avantages était plus élevé de 34,4 % (13,28 milliards de dollars) et les coûts plus élevés de 38,8 % (892,2 millions de dollars).

(2) Les prix du mazout lourd et du mazout léger (supplément pour le mazout léger augmenté de 50 % et de 100 % par rapport à l'hypothèse de base). Le coût différentiel du mazout léger pour l'industrie était de 98,0 millions de dollars dans le scénario de base, de 147,0 millions de dollars dans le scénario d'une augmentation de 50 %, et de 196,0 millions de dollars dans celui d'une augmentation de 100 %.

(3) Le coût des systèmes de contrôle des émissions (coût des systèmes de contrôle des émissions diminué de 25 % et de 50 % par rapport à l'hypothèse de base). Le coût différentiel des systèmes de contrôle des émissions pour l'industrie était de 634,0 millions de dollars dans le scénario de base, de 541,2 millions de dollars dans le scénario d'une diminution de 25 %, et de 448,3 millions de dollars dans celui d'une diminution de 50 %.

Dans l'ensemble, l'analyse était hautement sensible aux changements de taux d'escompte, et modérément sensible aux changements des prix du carburant et des systèmes de contrôle des émissions.

8. Lentille des petites entreprises

En ce qui a trait aux petites entreprises, l'impact global devrait être négligeable. Les entreprises qui exploitent des bâtiments assujettis au règlement proposé sont généralement de grandes ou de moyennes entreprises.

Les exigences de satisfaire aux normes de la ZCE de l'Amérique du Nord, aux normes de l'Annexe VI de MARPOL de 2008, aux normes de rendement énergétique de 2011, de même qu'aux procédures révisées de transbordement entre bâtiments en mer de 2010 ne touchent que les bâtiments commerciaux de grande dimension dont les investissements dépassent les 30 millions de dollars. Les exigences visant les propriétaires de bâtiments qui installent des petits moteurs diesel de satisfaire à la norme de « catégorie 2 » et celles visant les propriétaires de grands bâtiments à passagers neufs de traiter les eaux grises concernent des moyennes entreprises possédant des bâtiments d'une valeur de plusieurs millions de dollars. Enfin, concernant les propriétaires qui devront satisfaire aux exigences minimales à l'égard des rejets d'eaux grises, les exigences cadrent avec les dispositions générales sur les rejets et n'imposent pas de fardeau additionnel. Les petites entreprises ne seront pas touchées par le règlement proposé.

9. Consultation

Transports Canada, en collaboration avec EC, a entrepris de vastes consultations auprès des intervenants depuis 2006. En général, on constate un appui pour les objectifs de rendement environnemental du règlement proposé, mais certains intervenants de l'industrie sont préoccupés par les coûts et la technologie disponible. Pendant la finalisation et la mise en œuvre du règlement proposé, TC entend poursuivre les consultations auprès des intervenants afin de répondre aux questions soulevées et faciliter et promouvoir l'adoption de technologies permettant d'atteindre les normes.

An Air Emissions Working Group was established at the national meetings of the Canadian Marine Advisory Council (CMAC). This forum represents the principal consultation mechanism with the marine industry and will continue to be the main consultation body for implementation of the proposed Regulations. In addition, presentations were provided to Regional Marine Advisory Councils held across TC's five regions. In 2009, before the joint submission of the North American ECA, TC and EC held public stakeholder meetings in Vancouver, Ottawa, Montréal, and Halifax. As well, provincial governments have been consulted both in bilateral meetings and through existing committees for the Government's Gateways initiatives as the proposed Regulations were being developed. Finally, bilateral meetings were held with key industry associations and their member firms.

Un groupe de travail sur les émissions atmosphériques a été créé lors des réunions nationales du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC). Ce forum représente le principal mécanisme de consultation avec l'industrie maritime et continuera d'être la principale instance de consultation pour la mise en œuvre du règlement proposé. Par ailleurs, des exposés ont été présentés aux Conseils consultatifs maritimes régionaux qui ont eu lieu dans les cinq régions de TC. En 2009, avant la proposition conjointe d'une ZCE nord-américaine, TC et EC ont tenu des assemblées publiques avec les intervenants à Vancouver, à Ottawa, à Montréal et à Halifax. Par ailleurs, les gouvernements provinciaux ont été consultés lors de rencontres bilatérales et par l'entremise des comités existants pour les initiatives de portes d'entrée du gouvernement, lorsque le règlement proposé était en cours d'élaboration. Enfin, des rencontres bilatérales ont été organisées avec les principales associations industrielles et leurs sociétés membres.

In addition to consulting with domestic stakeholders, TC carried out international discussions in advance of proposing the North American ECA. Key discussions were held with the EPA, the main partner and driving agency for the North American ECA, as well as the U.S. Coast Guard, the primary marine regulatory agency, the Department of Transportation, the State Department, the National Oceanographic and Atmospheric Administration and the Maritime Administration.

En plus de consulter des intervenants canadiens, TC a tenu des discussions internationales avant de proposer une ZCE nord-américaine. Des discussions importantes ont eu lieu avec l'EPA, le principal partenaire et organisme dirigeant au titre de la ZCE de l'Amérique du Nord, mais aussi avec la Garde côtière des États-Unis, la principale instance de réglementation en matière maritime, le département des Transports, le département d'État, l'Administration nationale en matière océanographique et atmosphérique et l'Administration maritime.

Beyond discussions with the United States, discussions also took place at IMO and with key member States: France (a co-sponsor), Norway, Denmark, the United Kingdom, Japan, Panama, Marshall Islands, Mexico, Bahamas, and Australia. Other international discussions included the Consultative Shipping Group — an informal forum of key trading partners with the United States, the International Transport Forum, and the Organisation for Economic Co-operation and Development.

En plus des discussions avec les États-Unis, d'autres ont eu lieu à l'OMI et avec des États membres clés : la France (un coparrain), la Norvège, le Danemark, le Royaume-Uni, le Japon, le Panama, les Îles Marshall, le Mexique, les Bahamas et l'Australie. D'autres discussions internationales ont intégré le Consultative Shipping Group, un forum non officiel de partenaires importants en matière d'échanges commerciaux avec les États-Unis, le Forum international des transports et l'Organisation de coopération et de développement économiques.

Overall, stakeholders accept the need for the proposed Regulations to improve air quality. The marine industry supports the health and environmental benefits of these measures and wishes to see flexibility so that it can comply in the most cost-effective manner possible.

En général, les intervenants s'accordent pour dire que le règlement proposé est nécessaire pour améliorer la qualité de l'air. L'industrie maritime est d'accord avec ses avantages pour la santé et l'environnement, et espère qu'on leur accordera une certaine souplesse pour se conformer de la manière la plus économique possible.

Domestic firms operating in the Great Lakes and St. Lawrence waters proposed a "fleet averaging" concept, which TC adopted, to support their fleet renewal efforts. Domestic firms, who compete to an extent with railways and trucking, noted that the impact of adopting the ECA standard could result in modal shifts, particularly for grain.

Des entreprises canadiennes qui font affaire dans les eaux des Grands Lacs et du Saint-Laurent ont proposé une « moyenne de la flotte », un concept que TC a adopté afin de soutenir leurs efforts pour renouveler leur flotte. Ces entreprises canadiennes, qui livrent une concurrence dans une certaine mesure avec les compagnies de chemin de fer et de camionnage, ont fait remarquer que l'adoption de la norme de la ZCE pourrait en amener certains à changer de mode de transport, particulièrement pour le grain.

Foreign firms operating in coastal and inland waters also sought flexibility and options for compliance. MARPOL Annex VI provides for its member countries to approve alternative compliance methods for their vessels. The IMO framework to approve the complete range of methods is not fully developed. TC is developing guidelines to assess proposals for alternative compliance approaches that are allowed under MARPOL Annex VI. By providing a predictable assessment framework, industry would have clear targets and means to self-assess proposals to gauge success before advancing them to governments.

Les entreprises étrangères qui mènent leurs activités dans les eaux côtières et intérieures demandent aussi de la souplesse et des options de conformité. L'Annexe VI de MARPOL permet aux pays membres d'approuver des méthodes alternatives de conformité pour leurs bâtiments. Le cadre de référence de l'OMI pour approuver la gamme complète des méthodes n'est pas entièrement élaboré. TC élabore des lignes directrices pour évaluer les propositions de nouvelles approches de conformité qui sont permises en vertu de l'Annexe VI de MARPOL. En fournissant un cadre d'évaluation prévisible, l'industrie disposera d'objectifs clairs et de moyens pour évaluer elle-même les propositions afin d'en mesurer les chances de succès avant de les proposer aux gouvernements.

The guidelines for assessing options will also provide benefits to Canadian firms operating in established ECAs (North America, the North Sea, and the Baltic Sea) and any such future areas.

Les lignes directrices pour évaluer les options fourniront également des avantages pour les sociétés canadiennes qui sont exploitées dans des ZCE établies (l'Amérique du Nord, la mer du Nord et la mer Baltique) et toutes zones futures semblables.

Provincial governments, notably Newfoundland and Labrador, New Brunswick, Nova Scotia, Prince Edward Island and Quebec, expressed concern on the impact that the North American ECA would have on cruise ships and tourism. These provinces have invested in strategies to attract cruise ships. As these cruise ships are foreign vessels, the flexibilities would be found in the international standards.

British Columbia expressed support of actions to reduce sulphur emissions, as they faced health impacts in the Lower Mainland. British Columbia did not express concern on impacts for cruise ship tourism, as its ports provide destinations that allow voyages from the continental United States to Alaska to be considered as international voyages under American law. This allows cruise lines to operate foreign vessels with overseas crews, instead of U.S. registered vessels and American crews. Thus, destinations in British Columbia provide a major cost saving for the cruise sector and would remain on cruise itineraries.

Transport Canada will also continue consultations through the national CMAC meetings to facilitate compliance. Key priorities will include promoting technical solutions to reduce air emissions and facilitating discussions between shipping firms and equipment or alternative fuel suppliers.

10. Regulatory cooperation

Most of the provisions of the proposed Regulations implement international standards that vessels around the world are required to adhere to and which are negotiated at IMO. Thus, compliance with the proposed Regulations would ensure that Canadian vessels can smoothly access ports around the world.

Two Canadian provisions are included in the proposed Regulations: an air emissions regime for Canadian vessels operating in the Great Lakes and St. Lawrence waters, known as fleet averaging, along with requirements to manage greywater.

The provisions for fleet averaging are available to marine shipping firms in the Great Lakes and St. Lawrence waters. Transport Canada proposed this option in light of decisions by the United States to provide exemptions for steamships to their air emissions regulations, which resolved issues for their fleet. The fleet averaging approach provides a more gradual implementation of the ECA standards to allow for the introduction of new emissions control technology and support modernization of Canada's domestic fleet. This is coupled with the Government's decision in October 2010 to remove the 25% duty on the importation of new vessels. Since then, firms have committed to order 14 new vessels. By supporting fleet modernization, further emissions reductions are expected to be released as more efficient modern vessels are introduced into a fleet whose vessels have an average age of over 40 years.

To ensure smooth flow of maritime trade and open navigation of vessels within Canada's shared waters with the United States, TC has engaged in dialogue with the United States EPA and the United States Coast Guard. The proposed Regulations would allow for U.S. vessels subject to U.S. domestic air emission rules to continue to operate under those rules when in Canadian waters. Canada is seeking a reciprocal arrangement for Canadian vessels in U.S. waters.

Des gouvernements provinciaux, notamment ceux de Terre-Neuve-et-Labrador, du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse, de l'Île-du-Prince-Édouard et du Québec, se disent préoccupés de l'impact de la ZCE de l'Amérique du Nord sur les croisiéristes et le tourisme. Ces provinces ont investi dans des stratégies pour attirer les croisiéristes. Comme ces paquebots de croisière sont des bâtiments étrangers, les normes internationales pourraient leur permettre une certaine souplesse.

La Colombie-Britannique appuie les mesures visant à réduire les émissions de soufre, car la province constate des problèmes de santé dans le Lower Mainland. Elle n'a exprimé aucune inquiétude à propos des impacts sur le tourisme des paquebots de croisière, car ses ports fournissent des destinations qui permettent des voyages à partir de la partie continentale des États-Unis vers l'Alaska qui sont considérés comme des voyages internationaux en vertu des lois américaines. Ces conditions permettent aux croisiéristes d'exploiter des bâtiments étrangers avec des équipages d'outre-mer au lieu de bâtiments immatriculés aux États-Unis avec des équipages américains. Les ports de la Colombie-Britannique représentent par conséquent une économie importante pour les croisiéristes et continueront de figurer sur les itinéraires des paquebots.

Transports Canada va également poursuivre les consultations par l'entremise des réunions du CCMC national pour faciliter la conformité. Parmi les principales priorités, on compte promouvoir des solutions techniques visant à réduire les émissions atmosphériques et faciliter les discussions entre les sociétés de transport maritime et les fournisseurs d'équipement et de carburant de rechange.

10. Coopération en matière de réglementation

La plupart des dispositions du règlement proposé mettent en œuvre des normes internationales négociées à l'OMI que les bâtiments de partout dans le monde sont tenus de respecter. Ainsi, la conformité au règlement proposé permettra aux bâtiments canadiens d'accéder facilement aux ports de partout dans le monde.

Deux dispositions canadiennes sont intégrées dans le règlement proposé : un régime sur les émissions atmosphériques pour les bâtiments canadiens exploités dans les eaux des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent, connu comme la moyenne de la flotte, et des exigences pour gérer les eaux grises.

Les dispositions sur la moyenne de la flotte sont disponibles pour les sociétés de transport maritime menant leurs activités dans les eaux des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent. Transports Canada a proposé cette option à la lumière des décisions prises par les États-Unis d'accorder des dispenses aux navires à vapeur dans leur règlement sur les émissions atmosphériques, ce qui a permis de régler les problèmes pour leur flotte. L'approche de la moyenne de la flotte permet une mise en œuvre plus graduelle des normes de la ZCE vers l'introduction d'une nouvelle technologie de contrôle des émissions et appuie la modernisation de la flotte nationale du Canada. Cette mesure est jointe à la décision du gouvernement qu'il a prise en octobre 2010 d'éliminer les frais d'importation de 25 % pour les nouveaux bâtiments. Depuis ce temps, des sociétés ont commandé 14 nouveaux bâtiments. Si l'on soutient la modernisation de la flotte, on s'attend à réduire davantage les émissions à mesure que des bâtiments modernes plus efficaces se joindront à une flotte dont les bâtiments ont un âge moyen de plus de 40 ans.

Dans le but d'assurer le cours normal du commerce maritime et la libre navigation des bâtiments dans les eaux que le Canada partage avec les États-Unis, TC a engagé des discussions avec l'EPA des États-unis et la Garde côtière américaine. Le règlement proposé permettrait aux bâtiments américains assujettis aux règlements américains sur les émissions atmosphériques de continuer de circuler dans les eaux de compétence canadienne en vertu de ces règlements. Le Canada tente d'obtenir une entente

The provisions for managing greywater (drainage from showers, laundry sinks and kitchens) are minimal; vessels need to ensure discharges of greywater do not create sheens or deposit solids on shorelines. New passenger vessels, built after the proposed Regulations are in force and certified to carry more the 500 passengers, must treat greywater. These proposed provisions would begin to bring Canadian requirements in line with considerably more stringent requirements in the United States.

réciproque pour les bâtiments canadiens naviguant en eaux de compétence américaine.

Les dispositions sur la gestion des eaux grises (le drainage provenant des douches, des éviers de lavage et des cuisines) sont minimales; les bâtiments doivent s'assurer que le rejet des eaux grises n'entraîne ni le dépôt de solides ni la formation d'un lustre sur l'eau le long des rives. Les nouveaux bâtiments à passagers, construits après l'entrée en vigueur du règlement proposé et certifiés pour transporter plus de 500 passagers, doivent traiter leurs eaux grises. Ces dispositions proposées feront en sorte que les exigences canadiennes vont s'aligner davantage sur les exigences beaucoup plus strictes des États-Unis.

11. Rationale

The proposed Regulations would support the Government of Canada's objective under the Clean Air Agenda to improve controls on air emissions and greenhouse gases from vessel transportation. This would be achieved by implementing, in Canadian law, Canada's obligations under MARPOL Annex VI, the Canadian portion of the North American ECA, and new standards concerning installation of new, smaller marine diesel engines. Without the proposed Regulations, the Government would not be in a position to enforce these standards that Canada is not only Party to, but actually played an active role in concert with trading partners at IMO to put in place.

The proposed Regulations would achieve, by 2020, a 96% reduction in sulphur oxide emissions and an 80% reduction in nitrogen oxide emissions. An estimated annual public health benefit of $1 billion (after 2020) is foreseen against estimated annual costs of $65 million to the Canadian marine industry. This would represent a minimal impact to consumers, as marine shipping represents on average an estimated 1% to 2% of retail prices in Canada. The impact would be an approximate 0.01% increase to the cost of shipped consumer goods which will be indistinguishable from other cost variables. Therefore, the proposed Regulations provide significant public health benefits for minimal costs. The efficiency of modern marine containerized and bulk marine shipping assures that the marine mode will remain compellingly attractive and modal shifts will not result. The impact is expected to be negligible for small businesses.

The proposed Regulations were developed through extensive consultations with the marine industry and other stakeholders since 2006. Transport Canada responded to concerns by taking a performance approach to allow industry the maximum flexibility to attain the goals of reduced emissions. This is demonstrated in the fleet averaging approach that would be available to Canadian vessels and recognition of alternative compliance methods approved by other administrations. The additional costs can be mitigated by alternative compliance measures, use of emissions control systems, transition to alternative fuels and the reduced fuel consumption to be realized on a cargo tonne-kilometre basis.

11. Justification

Le règlement proposé appuie l'objectif du gouvernement du Canada, dans le cadre de son Programme sur la qualité de l'air, d'améliorer les contrôles sur les émissions atmosphériques et les GES provenant du transport maritime. L'objectif serait atteint par la mise en œuvre, dans les lois canadiennes, des obligations du Canada en vertu de l'Annexe VI de MARPOL, de la partie canadienne de la ZCE de l'Amérique du Nord et des nouvelles normes concernant l'installation de petits moteurs diesel neufs. Si le règlement proposé n'était pas adopté, le Canada ne pourrait pas exiger la conformité à ces normes, desquelles il est membre et qu'il a activement contribué à élaborer, de concert avec ses partenaires commerciaux à l'OMI.

Le règlement proposé permettrait d'atteindre, d'ici 2020, une réduction de 96 % des émissions d'oxydes de soufre et de 80 % des émissions d'oxydes d'azote. Un avantage annuel estimé à 1 milliard de dollars pour la santé publique (après 2020) est prévu par rapport aux 65 millions de dollars en coûts annuels estimés pour l'industrie maritime canadienne. Ces chiffres représentent un impact minimal pour les consommateurs, car le transport maritime représente en moyenne 1 % à 2 % des prix du détail au Canada. L'impact serait environ 0,01 % du coût des biens de consommation expédiés par voie maritime, qu'on ne pourra pas distinguer des autres variables de coût. Ainsi, le règlement proposé se veut un avantage important pour la santé publique, mais à coût minimum. L'efficacité du transport maritime moderne par conteneurs et en vrac garantit que le mode maritime restera attrayant et qu'on ne constatera pas un changement de mode de transport. L'impact devrait être négligeable pour les petites entreprises.

Le règlement proposé a été élaboré à la suite de vastes consultations auprès de l'industrie maritime et d'autres intervenants depuis 2006. Transports Canada a répondu aux préoccupations en mesurant le rendement, afin que l'industrie profite d'une souplesse maximale pour atteindre les objectifs de réduction des émissions. La preuve en est faite grâce à l'approche de la moyenne de la flotte qui sera disponible pour les bâtiments canadiens, et la reconnaissance d'autres méthodes de conformité approuvées par d'autres gouvernements. On peut réduire les coûts supplémentaires par d'autres mesures de conformité, notamment utiliser des systèmes de contrôle des émissions et des carburants de rechange, et réduire la consommation de carburant par tonnes-kilomètres de marchandises.

12. Implementation and enforcement

Additional funding of $5.9 million was provided to TC to implement the proposed Regulations under the Clean Air from Transportation initiative. The funding will be used to address additional personnel and operating costs such as dedicated compliance promotion, inspections, certificate issuance, training and enforcement activities. As the proposed Regulations are being developed and finalized, supporting policies and guidelines for TC marine safety inspectors are also being developed.

12. Mise en œuvre et application

Transports Canada a reçu des fonds additionnels de 5,9 millions de dollars pour mettre en œuvre le règlement proposé dans le cadre de l'initiative Air pur — Transport. Les fonds serviront à couvrir les frais supplémentaires de personnel et de fonctionnement, comme la promotion de la conformité, les inspections, la délivrance des certificats, la formation, et les activités de contrôle de l'application. Pendant que le règlement proposé est élaboré et finalisé, les politiques et lignes directrices sous-jacentes pour les inspecteurs de la sécurité maritime de TC sont également en cours de rédaction.

Transport Canada will provide the annual Canadian certificates for Canadian vessels operating in the Great Lakes and St. Lawrence waters whose owners have elected to use the fleet averaging option. When a vessel meets international requirements, an International Air Pollution Prevention Certificate would be issued by the Minister of Transport (the Minister), which would be valid for five years.

The international certificates could be issued by classification societies, specialized marine engineering firms who survey vessels and certify their compliance with international and domestic standards, including the proposed Regulations. Transport Canada has a Delegated Statutory Inspection Program (DSIP), where vessels can be surveyed by classification societies who are authorized to act on behalf of the Minister. In order to promote an efficient marine transportation system and encourage the harmonization of marine practices, the Minister has entered into formal delegation agreements with certain classification societies, under the authority of the CSA 2001. These agreements cover the delegation of statutory inspection and certification functions.

A classification society that has entered into such an agreement with the Minister is a recognized organization (RO). There are currently five ROs for the purposes of vessel inspection in Canada:

- Lloyd's Register of Shipping;
- American Bureau of Shipping;
- Germanischer Lloyd;
- Det Norske Veritas; and
- Bureau Veritas.

Classification societies already perform these functions on vessels around the world and have extensive expertise in the construction and operation of modern ships. This program therefore reduces duplication of effort. Delegating inspection and certification functions to the ROs allows TC to monitor the performance of both vessel operators and the ROs through planned and unplanned visits to vessels. The result of DSIP is that vessels are subject to increased safety oversight.

These inspections and classification societies are monitored for the services provided to the shipping industry. Classification societies are subject to DSIP and are subject to audit by TC for surveys and inspections they carry out on behalf of TC, when vessel owners elect to use their services. Details are available at www.tc.gc.ca/eng/marinesafety/dvro-fsc-dspi-1781.htm.

Transport Canada, under its Flag State Control program, is responsible for ensuring that Canadian vessels are inspected in accordance with both Canadian regulations and, for Canadian vessels on international voyages, the appropriate international memoranda, conventions and protocols that Canada has ratified, adopted or acceded to. Furthermore, TC is responsible for taking all other steps necessary to give these instruments full and complete effect to ensure that, from a point of view of safety of life and environmental protection, a Canadian vessel is fit for the service intended.

For foreign vessels, TC's Port State Control program is responsible for inspections of foreign vessels entering Canada's waters to ensure compliance with international maritime conventions, including MARPOL.

Transports Canada délivrera les certificats annuels canadiens aux bâtiments canadiens exploités dans les eaux des Grands Lacs et du Saint-Laurent dont le propriétaire a choisi d'utiliser l'option de moyenne de la flotte. Quand un bâtiment répondra aux exigences internationales, le ministre des Transports (le ministre) délivrera un certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère valide pendant cinq ans.

Les certificats internationaux pourraient être délivrés par les sociétés de classification, des firmes spécialisées dans le génie maritime qui inspectent les bâtiments et attestent de leur conformité aux normes internationales et nationales, notamment au règlement proposé. Transports Canada dispose d'un Programme de délégation des inspections obligatoires (PDIO), selon lequel les bâtiments peuvent être inspectés par les sociétés de classification autorisées à agir pour le compte du ministre. Afin de promouvoir un système de transport maritime efficace et d'encourager l'harmonisation des pratiques maritimes, le ministre a conclu des ententes officielles de délégation avec certaines sociétés de classification, sous l'autorité de la LMMC 2001. Ces ententes portent sur la délégation des pouvoirs d'inspections obligatoires et des fonctions de certification.

Lorsqu'une société de classification conclut un tel accord avec le ministre, elle est qualifiée d'organisme reconnu (OR). Il existe actuellement cinq OR au Canada qui sont chargés de l'inspection des bâtiments :

- Lloyd's Register of Shipping;
- American Bureau of Shipping;
- Germanischer Lloyd;
- Det Norske Veritas;
- Bureau Veritas.

Les sociétés de classification exercent déjà ces fonctions autour du monde et possèdent une vaste expertise dans la construction et l'exploitation des bâtiments modernes. Le PDIO réduit ainsi le chevauchement des efforts. En déléguant les fonctions d'inspection et de certification aux OR, TC peut vérifier la qualité du travail de ces derniers et le comportement des exploitants de bâtiments au moyen de visites planifiées et non planifiées à bord des bâtiments. Avec le programme de délégation, les bâtiments font l'objet d'une surveillance accrue au chapitre de la sécurité.

Les inspections et les sociétés de classification font l'objet d'une surveillance en matière de qualité des services fournis à l'industrie maritime. Les sociétés de classification sont assujetties au PDIO et à des vérifications réalisées par des inspecteurs de TC au chapitre des enquêtes et des inspections qu'elles effectuent pour le compte de TC lorsqu'un propriétaire de bâtiment choisit d'utiliser leurs services. Les détails à ce sujet sont disponibles à l'adresse www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/srdb-cnepav-pdio-1781.htm.

Transport Canada, selon son programme de Contrôle par l'État du pavillon, doit s'assurer que les bâtiments canadiens sont inspectés conformément aux règlements canadiens et, pour les bâtiments qui effectuent des voyages internationaux, aux mémoires, aux conventions et aux protocoles internationaux appropriés que le Canada a ratifiés, adoptés ou entérinés. Par ailleurs, TC est responsable de toutes les autres étapes nécessaires pour que ces instruments soient entièrement en vigueur et s'assurer que, du point de vue de la sécurité de la vie et de la protection environnementale, un bâtiment canadien est approprié au service prévu.

En ce qui a trait aux bâtiments étrangers, par l'intermédiaire du programme de Contrôle des navires par l'État du port, TC est responsable d'inspecter ces bâtiments lorsqu'ils entrent dans les eaux de compétence canadienne pour assurer la conformité aux conventions maritimes internationales, dont MARPOL.

Transport Canada's Port State Control program works in cooperation with other countries to ensure that vessels trading in their area are not substandard. This is done under two Memoranda of Understanding (MOU): the Paris MOU, with a focus on European trade, and the Tokyo MOU, with a focus on Asian trade. Vessel inspections are carried out at all major ports by TC marine safety inspectors. An inspection database and list of detained vessels are maintained by TC, which in turn are fed into the two MOU databases.

Violations of provisions of the proposed Regulations would constitute offences under the CSA 2001. Penalties for offences under the CSA 2001 include maximum fines of up to $1,000,000 or imprisonment for up to 18 months. In addition, vessels could be detained under section 222 of the CSA 2001 for being in contravention of a relevant provision.

Measures taken by TC marine safety inspectors against vessels that have allegedly polluted are taken in accordance with Canadian laws and international treaties to which Canada is a Party, including the United Nations Convention on the Law of the Sea, and MARPOL.

Service standards for the issuance of vessel pollution prevention certificates and for processing requests for exemptions through the MTRB have not been published. Transport Canada is working to formalize its service standards and communicate them to the public by December 2012. Typically, requests for vessel pollution prevention certificates are resolved within 10 to 15 working days, assuming all information provided by the vessel owner or operator is correct. Typically, requests for MTRB exemptions are resolved within 40 working days, although complicated applications requiring risk assessments from the applicant or expert evidence often result in longer resolution times.

13. Performance measurement and evaluation

Major challenges exist for measuring environmental results with respect to pollution from vessels. These challenges include such factors as the vast ocean areas involved and the changes to water quality that may be caused by various other factors, such as shore-based pollution.

Transport Canada cannot feasibly monitor each vessel operating in waters under Canadian jurisdiction, and therefore cannot readily obtain the aggregate/actual total quantities of air emissions and greywater. Transport Canada is, however, committed to measuring results for Canada and will use estimates where actual measurement would be too costly or not feasible. For example, for the above indicator measurement, actual data on compliant vessels in the fleet will be used to generate an estimate of current air pollutant emissions levels.

In its commitment to results-based management, TC has developed a detailed performance measurement and evaluation plan (PMEP). The PMEP includes key activities and associated products and services that will be developed by TC to determine if the proposed Regulations are attaining their goals to ensure their successful implementation. The key activities measured will include the development of standards, guidelines, compliance and monitoring activities. In addition, communications and consultations, which are key to both the development and implementation of the proposed Regulations, will be monitored. Finally, output measures have been developed to analyze the coverage and

Le programme de Contrôle des navires par l'État du port fonctionne en collaboration avec d'autres pays pour s'assurer que les bâtiments qui font du commerce dans leur zone ne sont pas inférieurs aux normes. Cette mesure est appliquée par l'entremise de deux protocoles d'entente : le mémorandum de Paris, avec un accent sur les échanges commerciaux européens, et le mémorandum de Tokyo, qui porte essentiellement sur les échanges commerciaux asiatiques. Les inspections de bâtiments sont effectuées à tous les principaux ports par des inspecteurs de la sécurité maritime de TC. Une base de données sur les inspections ainsi qu'une liste des bâtiments détenus sont mises à jour par TC, qui s'occupe aussi d'alimenter les bases de données des deux mémorandums.

Toute violation aux dispositions du règlement proposé constitue une infraction en vertu de la LMMC 2001. Les peines prévues pour les infractions à la LMMC 2001 sont une amende maximale de 1 000 000 $ et un emprisonnement maximal de 18 mois ou l'une de ces peines. De plus, les bâtiments pourraient être détenus en vertu de l'article 222 de la LMMC 2001 pour violation d'une disposition pertinente.

Les inspecteurs de la sécurité maritime de TC prennent des mesures contre des bâtiments qui contreviennent aux dispositions visant la pollution aux termes des lois canadiennes et des traités internationaux auxquels le Canada est partie, notamment la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et MARPOL.

Les normes de service pour la délivrance des certificats de prévention de la pollution par les bâtiments et pour le traitement des demandes de dispense auprès du BETMM n'ont pas été publiées. Transports Canada s'affaire à donner une forme définitive à ses normes et prévoit les communiquer au public au plus tard en décembre 2012. En général, les demandes pour ces certificats sont traitées dans les 10 à 15 jours ouvrables, en présumant que toute l'information fournie par les propriétaires ou les exploitants de bâtiments est correcte. Les demandes de dispense auprès du BETMM sont quant à elles traitées dans les 40 jours ouvrables. Les demandes plus compliquées exigeant des évaluations de risque de la part du demandeur ou des preuves relevées par des experts prolongent souvent le délai de traitement.

13. Mesures de rendement et évaluation

De grands défis compliquent la mesure des conséquences environnementales relativement à la pollution provenant des bâtiments. Parmi ces défis, on compte des facteurs comme les vastes zones océaniques et le fait que les changements dans la qualité de l'eau peuvent être causés par d'autres facteurs, comme la pollution côtière.

Transports Canada ne peut pas surveiller chaque bâtiment exploité dans les eaux canadiennes, et ne peut donc pas obtenir rapidement les quantités totales regroupées ou réelles des émissions atmosphériques et des eaux grises. Il s'engage toutefois à mesurer les résultats pour le Canada et utilisera des estimations là où les mesures réelles seraient trop coûteuses, voire impossibles. Par exemple, pour la mesure des indicateurs susmentionnés, les données réelles sur les bâtiments conformes dans la flotte serviront pour estimer les niveaux courants d'émissions de polluants atmosphériques.

Dans son engagement à exercer une gestion axée sur les résultats, TC a élaboré un plan détaillé de mesure du rendement et d'évaluation. Le plan comprend des activités clés et des produits et des services connexes qui seront établis par TC pour déterminer si le règlement proposé atteint les objectifs prévus pour garantir la réussite de la mise en œuvre. Les principales activités mesurées seront notamment l'élaboration des normes et des lignes directrices, le degré de conformité et les activités de surveillance. En outre, les communications et les consultations, qui sont essentielles à l'élaboration et à la mise en œuvre du règlement proposé, seront aussi surveillées. Enfin, les mesures des résultats ont été

efficiency of key products and services envisaged under the proposed Regulations such as inspections.

Extensive consultations were conducted with stakeholders to ensure that the development of the PMEP was well-informed of the unique challenges which exist in this area. Hence, the PMEP contains metrics on the extent of stakeholder consultations and their level of engagement during the development of the proposed Regulations.

The outcomes of the proposed Regulations are also assessed in the PMEP. The immediate outcomes include the awareness of the proposed Regulations by those to whom it applies. Intermediate outcomes include the rate of compliance to the proposed Regulations, for example the extent to which prescribed targets are met. In addition to using the results of inspections, investigations and aerial surveillance will also be used as indicators of environmental performance by the shipping industry. Finally, the ultimate impacts, which include lower-level air pollutants and lower greenhouse gases, will be assessed. Evidence of reduced respiratory ailments and related public health benefits would provide an overall indicator of progress towards the regulatory goals.

The performance data would be reported annually under TC's Sustainable Development Strategy.

The complete PMEP is available upon request.

14. Contact

Paul Topping
Manager
Environmental Protection (AMSEE)
Operations and Environmental Programs
Marine Safety and Security
Transport Canada
Place de Ville, Tower C, 11th Floor
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: 613-991-3168
Fax: 613-993-8196
Email: paul.topping@tc.gc.ca

établies pour analyser la portée et l'efficacité des produits et des services clés envisagés en vertu du règlement proposé, comme les inspections.

De vastes consultations ont été menées auprès des intervenants pour veiller à ce que l'élaboration du plan de mesure tienne bien compte des défis uniques qui existent à cet égard. Donc, le plan de mesure renferme des paramètres sur la portée des consultations auprès des intervenants et leur niveau de participation durant l'élaboration du règlement proposé.

Les résultats du règlement proposé sont également évalués dans le plan de mesure. Parmi les résultats immédiats, on veut que les personnes qui sont visées par le règlement proposé en comprennent bien les dispositions. Les résultats intermédiaires escomptés sont le taux de conformité au règlement proposé, par exemple la mesure dans laquelle chaque objectif prescrit est atteint. En plus d'utiliser les résultats des inspections, l'industrie du transport maritime se servira également des enquêtes et de la surveillance aérienne à titre d'indicateurs du rendement environnemental. Enfin, on évaluera les impacts ultimes, comme la réduction des niveaux de polluants atmosphériques et de GES. Les indicateurs sur la réduction des maladies respiratoires et les avantages connexes pour la santé publique seraient aussi évalués afin d'arriver à un indicateur global de l'avancement vers les objectifs réglementaires.

Les données de rendement feront l'objet de rapports annuels dans le cadre de la Stratégie de développement durable de TC.

Le plan complet de mesure du rendement et d'évaluation est disponible sur demande.

14. Personne-ressource

Paul Topping
Gestionnaire
Protection environnementale (AMSEE)
Exploitation et programmes environnementaux
Sécurité et sûreté maritime
Transports Canada
Place de Ville, Tour C, 11e étage
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : 613-991-3168
Télécopieur : 613-993-8196
Courriel : paul.topping@tc.gc.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council, pursuant to subsections 35(1)[a] and 120(1) and (2), section 190 and paragraphs 207(2)(*a*) and 244(*a*) of the *Canada Shipping Act, 2001*[b], proposes to make the annexed *Regulations Amending the Vessel Pollution and Dangerous Chemicals Regulations*.

Interested persons may make representations to the Minister of Transport concerning the proposed Regulations within 75 days after the date of publication of this notice. All such representations must be in writing and cite the *Canada Gazette*, Part I, and the publication date of this notice, and be sent to Paul Topping, Manager, Environmental Protection, Operations and Environmental Programs, Department of Transport, Place de Ville,

[a] S.C. 2005, c. 29, s. 16(1)
[b] S.C. 2001, c. 26

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que le gouverneur en conseil, en vertu des paragraphes 35(1)[a] et 120(1) et (2), de l'article 190 et des alinéas 207(2)*a*) et 244*a*) de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*[b], se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter par écrit au ministre des Transports leurs observations au sujet du projet de règlement dans les soixante-quinze jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Paul Topping, gestionnaire, Protection environnementale, Exploitation et Programmes environnementaux, ministère des Transports,

[a] L.C. 2005, ch. 29, par. 16(1)
[b] L.C. 2001, ch. 26

Tower C, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5 (tel.: 613-991-3168; fax: 613-993-8196; email: paul.topping@tc.gc.ca).

Ottawa, June 19, 2012

JURICA ČAPKUN
Assistant Clerk of the Privy Council

REGULATIONS AMENDING THE VESSEL POLLUTION AND DANGEROUS CHEMICALS REGULATIONS

AMENDMENTS

1. (1) The definitions "major conversion" and "sludge oil" in subsection 1(1) of the *Vessel Pollution and Dangerous Chemicals Regulations*[1] are replaced by the following:

"major conversion" *« transformation importante »*

"major conversion" means, in the case of a vessel referred to in Division 1, 2, 4 or 6 of Part 2, a conversion of a vessel that

(*a*) substantially alters the dimensions or carrying capacity of the vessel;

(*b*) changes the type of the vessel;

(*c*) is intended to substantially prolong the life of the vessel; or

(*d*) alters the vessel such that it becomes subject to any provision of that Division that would not be applicable to it otherwise.

"sludge oil" *« boues d'hydrocarbures »*

"sludge oil" means sludge from the fuel oil or lubricating oil separators, waste lubricating oil from main or auxiliary machinery, and waste oil from bilge water separators, oil filtering equipment or drip trays.

(2) Subsection 1(1) of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

"cargo vessel" *« bâtiment de charge »*

"cargo vessel" means a vessel that is not a passenger vessel or a pleasure craft.

"emission control area" *« zone de contrôle des émissions »*

"emission control area" means

(*a*) for the purposes of section 110.3,

(i) the North American Emission Control Area, and

(ii) the United States Caribbean Sea area described in Appendix VII to Annex VI to MARPOL; and

(*b*) for the purposes of section 111,

(i) the Baltic Sea area, as defined in regulation 1.11.2 of Annex I to MARPOL,

(ii) the North Sea area, as defined in regulation 5(1)(f) of Annex V to MARPOL,

(iii) the North American Emission Control Area, and

[1] SOR/2012-69

Place de Ville, Tour C, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5 (tél. : 613-991-3168; téléc. : 613-993-8196; courriel : paul.topping@tc.gc.ca).

Ottawa, le 19 juin 2012

Le greffier adjoint du Conseil privé
JURICA ČAPKUN

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA POLLUTION PAR LES BÂTIMENTS ET SUR LES PRODUITS CHIMIQUES DANGEREUX

MODIFICATIONS

1. (1) Les définitions de « boues d'hydrocarbures » et « transformation importante », au paragraphe 1(1) du *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux*[1], sont respectivement remplacées par ce qui suit :

« boues d'hydrocarbures » "*sludge oil*"

« boues d'hydrocarbures » Boues provenant des séparateurs de fioul ou d'huile de graissage, huiles de graissage usées provenant des machines principales ou auxiliaires et huiles de vidange provenant des séparateurs d'eau de cale, du matériel de filtrage des hydrocarbures ou des bacs à égouttures.

« transformation importante » "*major conversion*"

« transformation importante » S'il s'agit d'un bâtiment visé aux sections 1, 2, 4 ou 6 de la partie 2, s'entend de la transformation d'un bâtiment qui, selon le cas :

a) en modifie considérablement les dimensions ou la capacité de transport;

b) en change le type;

c) vise à en prolonger considérablement la durée de vie;

d) entraîne des modifications telles qu'il devient assujetti aux dispositions de cette section qui autrement ne lui seraient pas applicables.

(2) Le paragraphe 1(1) du même règlement est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

« appareil d'épuration marine » "*marine sanitation device*"

« appareil d'épuration marine » Tout équipement installé à bord d'un bâtiment et conçu pour recevoir et traiter les eaux usées.

« bâtiment à passagers » "*passenger vessel*"

« bâtiment à passagers » Bâtiment qui transporte plus de 12 passagers.

« bâtiment de charge » "*cargo vessel*"

« bâtiment de charge » Bâtiment qui n'est ni un bâtiment à passagers ni une embarcation de plaisance.

« eaux des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent » "*Great Lakes and St. Lawrence waters*"

« eaux des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent » Les Grands Lacs et le fleuve Saint-Laurent et leurs eaux communicantes, et le golfe du Saint-Laurent jusqu'à la ligne de base de la mer territoriale.

[1] DORS/2012-69

(iv) the United States Caribbean Sea area described in Appendix VII to Annex VI to MARPOL.

"Great Lakes and St. Lawrence waters" *« eaux des Grand Lacs et du fleuve Saint-Laurent »*

"Great Lakes and St. Lawrence waters" means the Great Lakes and the St. Lawrence River and their connecting waters, and the Gulf of St. Lawrence to the baseline of the territorial sea.

"installed" *« installé »*

"installed", in respect of a marine diesel engine on a vessel, means that the engine's cooling or exhaust system is an integral part of the vessel or that the engine's fuelling system is permanently affixed to the vessel.

"marine diesel engine" *« moteur diesel marin »*

"marine diesel engine" means any reciprocating internal combustion engine operating on liquid or dual fuel, including any booster system or compound system.

"marine sanitation device" *« appareil d'épuration marine »*

"marine sanitation device" means any equipment that is installed on a vessel and is designed to receive and treat sewage.

"North American Emission Control Area" *« zone de contrôle des émissions de l'Amérique du Nord »*

"North American Emission Control Area" means the North American area described in Appendix VII to Annex VI to MARPOL.

"passenger vessel" *« bâtiment à passagers »*

"passenger vessel" means a vessel that carries more than 12 passengers.

"Resolution MEPC.184(59)" *« résolution MEPC. 184(59) »*

"Resolution MEPC.184(59)" means the Annex to the *2009 Guidelines for Exhaust Gas Cleaning Systems*, IMO Resolution MEPC.184(59).

2. The portion of section 5 of the Regulations before paragraph (*a*) is replaced by the following:

Exceptions to prohibited discharges

5. For the purposes of section 187 of the Act and sections 7, 29, 67, 82, 95, 100 and 126, substances may be discharged, and for the purposes of subsection 109(1) and section 110.6, substances may be emitted, if

3. Section 8 of the Regulations is repealed.

4. The portion of subsection 9(1) of the Regulations before paragraph (*a*) is replaced by the following:

Requirements

9. (1) The authorized representative of a Canadian vessel or a Canadian pleasure craft must ensure that any equipment that is referred to in paragraph 25(2)(*a*), subsection 93(2), paragraph 111.2(*a*) or 122(1)(*b*) or subsection 131.1(6) and that is on the vessel

5. The Regulations are amended by adding the following after section 27:

STS operations Plan

27.1 (1) Every oil tanker of 150 gross tonnage or more that is not alongside a wharf or quay and that

« installé » À l'égard d'un moteur diesel marin à bord d'un bâtiment, qualifie le fait que son système de refroidissement ou d'échappement fait partie intégrante du bâtiment ou que son système de ravitaillement en carburant est fixé à demeure à celui-ci.

« installé » "*installed*"

« moteur diesel marin » Tout moteur alternatif à combustion interne fonctionnant au moyen de combustible liquide ou mixte, y compris tout système de suralimentation et tout système compound.

« moteur diesel marin » "*marine diesel engine*"

« résolution MEPC.184(59) » L'annexe de la résolution MEPC.184(59) de l'OMI, intitulée *Directives de 2009 sur les dispositifs d'épuration des gaz d'échappement*.

« résolution MEPC. 184(59) » "*Resolution MEPC.184(59)*"

« zone de contrôle des émissions » S'entend :

a) pour l'application de l'article 110.3 :

(i) de la zone de contrôle des émissions de l'Amérique du Nord,

(ii) de la zone maritime caraïbe des États-Unis figurant à l'appendice VII de l'Annexe VI de MARPOL;

b) pour l'application de l'article 111 :

(i) de la zone de la mer Baltique, au sens de la règle 1.11.2 de l'Annexe I de MARPOL,

(ii) de la zone de la mer du Nord, au sens de la règle 5(1)f) de l'Annexe V de MARPOL,

(iii) de la zone de contrôle des émissions de l'Amérique du Nord,

(iv) de la zone maritime caraïbe des États-Unis figurant à l'appendice VII de l'Annexe VI de MARPOL.

« zone de contrôle des émissions » "*emission control area*"

« zone de contrôle des émissions de l'Amérique du Nord » La zone de l'Amérique du Nord figurant à l'appendice VII de l'Annexe VI de MARPOL.

« zone de contrôle des émissions de l'Amérique du Nord » "*North American Emission Control Area*"

2. Le passage de l'article 5 du même règlement précédant l'alinéa *a*) est remplacé par ce qui suit :

Exceptions aux interdictions de rejet

5. Pour l'application de l'article 187 de la Loi et des articles 7, 29, 67, 82, 95, 100 et 126, des substances peuvent être rejetées et, pour l'application du paragraphe 109(1) et de l'article 110.6, des substances peuvent être émises dans les circonstances suivantes :

3. L'article 8 du même règlement est abrogé.

4. Le passage du paragraphe 9(1) du même règlement précédant l'alinéa *a*) est remplacé par ce qui suit :

Exigences

9. (1) Le représentant autorisé d'un bâtiment canadien ou d'une embarcation de plaisance canadienne veille à ce que l'équipement qui est visé à l'alinéa 25(2)*a*), au paragraphe 93(2), aux alinéas 111.2*a*) ou 122(1)*b*) ou au paragraphe 131.1(6) et qui est à bord de ce bâtiment :

5. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 27, de ce qui suit :

Plan d'opérations STS

27.1 (1) Tout pétrolier d'une jauge brute de 150 ou plus qui n'est pas à quai et qui effectue une

is engaged with another oil tanker in a transfer operation involving oil or an oily mixture in bulk must keep on board an STS operations Plan that meets the requirements of regulation 41 of Annex I to MARPOL. In the case of a Canadian vessel, the STS operations Plan must be written in English or French or in both, according to the needs of the crew.

opération de transbordement d'hydrocarbures ou d'un mélange d'hydrocarbures en vrac avec un autre pétrolier conserve à son bord un plan d'opérations STS qui est conforme aux exigences de la règle 41 de l'Annexe I de MARPOL. S'il s'agit d'un bâtiment canadien, le plan d'opérations STS est rédigé en anglais ou en français ou les deux, selon les besoins de l'équipage.

Exception

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

(*a*) transfer operations associated with fixed or floating platforms, including

(i) drilling rigs,

(ii) floating production, storage and offloading facilities used for the offshore production and storage of oil, and

(iii) floating storage units used for the offshore storage of produced oil;

(*b*) bunkering operations; or

(*c*) transfer operations necessary for the purpose of saving lives or securing the safety of a vessel, or for combatting specific pollution incidents in order to minimize the damage from pollution.

Exceptions

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas :

a) à l'égard des opérations de transbordement liées aux plates-formes fixes ou flottantes, y compris :

(i) les appareils de forage,

(ii) les installations flottantes de production, de stockage et de déchargement servant à la production et au stockage d'hydrocarbures au large,

(iii) les unités flottantes de stockage servant au stockage au large d'hydrocarbures de production;

b) à l'égard des opérations de soutage;

c) à l'égard des opérations de transbordement nécessaires pour sauvegarder la vie humaine ou assurer la sécurité d'un bâtiment ou, pour combattre des incidents de pollution particuliers pour minimiser les dommages de la pollution.

6. Section 32 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (3):

6. L'article 32 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (3), de ce qui suit :

Application in waters that are not Canadian waters

(4) Despite subsection (1),

(*a*) paragraph 38(1)(*l*) also applies in respect of Canadian vessels in waters other than waters under Canadian jurisdiction; and

(*b*) section 39.1 also applies in respect of Canadian vessels in the territorial sea or the exclusive economic zone of a foreign state that is a party to MARPOL.

Application dans les eaux autres que les eaux de compétence canadienne

(4) Malgré le paragraphe (1) :

a) l'alinéa 38(1)*l*) s'applique également à l'égard des bâtiments canadiens dans les eaux autres que les eaux de compétence canadienne;

b) l'article 39.1 s'applique également à l'égard des bâtiments canadiens dans la mer territoriale ou la zone économique exclusive d'un État étranger partie à MARPOL.

7. The Regulations are amended by adding the following after section 36:

7. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 36, de ce qui suit :

Overall advisory control of transfers between oil tankers

36.1 (1) The authorized representative of an oil tanker of 150 gross tonnage or more must ensure that a transfer operation to which section 27.1 applies is under the overall advisory control of a person who meets the qualifications set out in section 6.2.1.2 of the *Manual on Oil Pollution, Section I – Prevention*, published by the IMO.

Supervision générale des opérations de transbordement entre pétroliers

36.1 (1) Le représentant autorisé d'un pétrolier d'une jauge brute de 150 ou plus veille à ce que l'opération de transbordement auquel s'applique l'article 27.1 soit sous la supervision générale d'une personne qui satisfait aux qualifications mentionnées au paragraphe 6.2.1.2 du *Manuel sur la pollution par les hydrocarbures, section 1 – Prévention*, publié par l'OMI.

Duties

(2) The person must carry out the duties set out in section 6.2.1.3 of the Manual.

Fonctions

(2) La personne exécute les fonctions mentionnées au paragraphe 6.2.1.3 du Manuel.

8. Subsection 38(1) of the Regulations is amended by striking out "and" at the end of paragraph (*j*), by adding "and" at the end of paragraph (*k*) and by adding the following after paragraph (*k*):

(*l*) the vessel's STS operations Plan is implemented, if the vessel is of 150 gross tonnage or more and section 27.1 applies to the transfer operation.

8. Le paragraphe 38(1) du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa *k*), de ce qui suit :

l) à ce que le plan d'opérations STS du bâtiment soit mis en œuvre, si le bâtiment est d'une jauge brute de 150 ou plus et que l'article 27.1 s'applique à l'opération de transbordement.

9. The Regulations are amended by adding the following after section 39:

9. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 39, de ce qui suit :

Notification of transfers between oil tankers

39.1 (1) The master of an oil tanker of 150 gross tonnage or more must ensure that the tanker does not engage in a transfer operation to which

Avis de transbordement entre pétroliers

39.1 (1) Le capitaine d'un pétrolier d'une jauge brute de 150 ou plus veille à ce que celui-ci n'effectue pas d'opération de transbordement

section 27.1 applies unless, at least 48 hours before the transfer operation begins, the master gives notice in accordance with regulation 42.2 of Annex I to MARPOL to

(*a*) if the transfer operation is in waters under Canadian jurisdiction, a marine communications and traffic services officer; and

(*b*) if the transfer operation is in the territorial sea or the exclusive economic zone of a foreign state that is a party to MARPOL, the appropriate official of the foreign state.

auquel s'applique l'article 27.1 à moins qu'il ne donne un avis, au moins 48 heures avant le début de l'opération de transbordement conformément à la règle 42.2 de l'Annexe I de MARPOL :

a) lorsque celle-ci s'effectue dans les eaux de compétence canadienne, à un fonctionnaire chargé des services de communications et de trafic maritimes;

b) lorsque celle-ci s'effectue dans la mer territoriale ou la zone économique exclusive d'un État étranger partie à MARPOL, au fonctionnaire compétent de l'État étranger.

Information not available 48 hours before transfer

(2) Despite subsection (1), information that is specified in regulation 42.2 of Annex I to MARPOL and that is not, because of exceptional circumstances, available 48 hours before the transfer operation begins, does not need to be included with the notice. The master of an oil tanker that is planning to unload oil or an oily mixture must ensure that the tanker does not engage in the transfer operation unless the information that was not available is provided at the earliest opportunity to the marine communications and traffic services officer or the appropriate official, as the case may be.

Renseignements qui ne sont pas disponibles 48 heures avant le transbordement

(2) Malgré le paragraphe (1), les renseignements qui sont précisés à la règle 42.2 de l'Annexe I de MARPOL et qui ne sont pas, en raison de circonstances exceptionnelles, disponibles 48 heures avant le début de l'opération de transbordement n'ont pas à être fournis avec l'avis. Le capitaine d'un pétrolier qui planifie de décharger des hydrocarbures ou un mélange d'hydrocarbures veille à ce que celui-ci n'effectue pas l'opération de transbordement à moins que les renseignements qui n'étaient pas disponibles ne soient fournis dans les plus brefs délais au fonctionnaire chargé des services de communications et de trafic maritimes ou au fonctionnaire compétent, selon le cas.

Change in estimated arrival time

(3) If the estimated time of arrival of an oil tanker at the location for the transfer operation changes by more than six hours, the master of the tanker must ensure that it does not engage in the transfer operation unless a revised estimated time of arrival is provided at the earliest opportunity to the marine communications and traffic services officer or the appropriate official, as the case may be.

Changement à l'heure d'arrivée estimée

(3) Si l'heure prévue d'arrivée d'un pétrolier à l'endroit de l'opération de transbordement change de plus de six heures, le capitaine du pétrolier veille à ce que celui-ci n'effectue pas l'opération de transbordement à moins que l'heure prévue d'arrivée révisée ne soit fournie dans les plus brefs délais au fonctionnaire chargé des services de communications et de trafic maritimes ou au fonctionnaire compétent, selon le cas.

10. The Regulations are amended by adding the following after section 42:

10. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 42, de ce qui suit :

STS operations Plan — Records

42.1 (1) The master of an oil tanker of 150 gross tonnage or more that is required by section 27.1 to keep on board an STS operations Plan must ensure that the records required by the Plan are made.

Inscriptions — plan d'opérations STS

42.1 (1) Le capitaine d'un pétrolier d'une jauge brute de 150 ou plus qui est tenu, par l'article 27.1, de conserver à bord un plan d'opérations STS veille à ce que les inscriptions exigées par le plan soient faites.

Three years

(2) The oil tanker must keep each record on board for three years after it is made.

Trois ans

(2) Le pétrolier conserve chaque inscription à son bord trois ans après qu'elle a été faite.

11. The definition "marine sanitation device" in section 83 of the Regulations is repealed.

11. La définition de « appareil d'épuration marine », à l'article 83 du même règlement, est abrogée.

12. Subsection 109(4) of the Regulations is replaced by the following:

12. Le paragraphe 109(4) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Non-application — vessels constructed before May 19, 2005

(4) In the case of a vessel that is constructed before May 19, 2005, subsection (3) does not apply in respect of any system, equipment, insulation or other material that contains an ozone-depleting substance and that

(*a*) is fitted before that date; or

(*b*) if the contractual delivery date of the system, equipment, insulation or other material to the vessel is before that date, is fitted at any time.

Non-application — bâtiments construits avant le 19 mai 2005

(4) S'il s'agit d'un bâtiment construit avant le 19 mai 2005, le paragraphe (3) ne s'applique pas à l'égard des systèmes, de l'équipement, de l'isolant ou des autres matériaux contenant des substances qui appauvrissent la couche d'ozone, lesquels :

a) sont fixés avant cette date;

b) sont fixés à tout moment, si la date contractuelle de livraison des systèmes, de l'équipement, de l'isolant ou des autres matériaux au bâtiment précède cette date.

Non-application — vessels constructed before January 1, 2020

(5) In the case of a vessel that is constructed before January 1, 2020, subsection (3) does not apply in respect of any system, equipment, insulation or other material that contains a hydrochlorofluorocarbon but no other ozone-depleting substance and that

(*a*) is fitted before that date; or

(*b*) if the contractual delivery date of the system, equipment, insulation or other material to the vessel is before that date, is fitted at any time.

Non-application — repair or recharge

(6) Subsection (3) does not apply in respect of the repair or recharge of any system, equipment, insulation or other material to which subsection (4) or (5) applies.

Non-application — permanently sealed equipment

(7) This section does not apply in respect of permanently sealed equipment that has no refrigerant-charging connections or potentially removable components containing ozone depleting substances.

13. The heading before section 110 and sections 110 and 111 of the Regulations are replaced by the following:

Nitrogen Oxides (NO_x) — Marine Diesel Engines

Application

110. Sections 110.1 to 110.3 do not apply in respect of a marine diesel engine that is

(*a*) intended to be used solely for emergencies;

(*b*) intended to be used solely to power any device or equipment that is intended to be used solely for emergencies on the vessel on which the device or equipment is installed; or

(*c*) installed in a lifeboat that is intended to be used solely for emergencies.

Tier 1 — power output of more than 130 kW

110.1 (1) This section applies in respect of a marine diesel engine that has a power output of more than 130 kW and that is installed on

(*a*) a Canadian vessel or a Canadian pleasure craft that was constructed after December 31, 1999 but before January 1, 2011 and that does not engage only on voyages in waters under Canadian jurisdiction;

(*b*) a foreign vessel or a foreign pleasure craft that was constructed after December 31, 1999 but before January 1, 2011;

(*c*) a Canadian vessel or a Canadian pleasure craft that was constructed after May 2, 2007 but before the day on which this section comes into force and that engages only on voyages in waters under Canadian jurisdiction;

(*d*) a Canadian vessel or a Canadian pleasure craft that was constructed before January 1, 2000 and that does not engage only on voyages in waters under Canadian jurisdiction, or a foreign vessel or a foreign pleasure craft that was constructed before January 1, 2000, if

(i) after December 31, 1999 but before January 1, 2011,

(A) the engine replaced a marine diesel engine that is not identical to the engine, or

Non-application — bâtiments construits avant le 1er janvier 2020

(5) S'il s'agit d'un bâtiment construit avant le 1er janvier 2020, le paragraphe (3) ne s'applique pas à l'égard des systèmes, de l'équipement, de l'isolant ou des autres matériaux contenant un hydrochlorofluorocarbone mais aucune autre substance qui appauvrit la couche d'ozone, lesquels :

a) sont fixés avant cette date;

b) sont fixés à tout moment, si la date contractuelle de livraison des systèmes, de l'équipement, de l'isolant ou des autres matériaux au bâtiment précède cette date.

Non-application — réparation ou recharge

(6) Le paragraphe (3) ne s'applique pas à l'égard de la réparation ou de la recharge des systèmes, de l'équipement, de l'isolant ou des autres matériaux auxquels s'appliquent les paragraphes (4) ou (5).

Non-application — équipement scellé de façon permanente

(7) Le présent article ne s'applique pas à l'égard de l'équipement scellé de façon permanente qui ne comporte pas de branchements pour la recharge de produit réfrigérant ni d'éléments potentiellement amovibles contenant des substances qui appauvrissent la couche d'ozone.

13. L'intertitre précédant l'article 110 et les articles 110 et 111 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

Oxydes d'azote (NO_x) — moteurs diesel marins

Application

110. Les articles 110.1 à 110.3 ne s'appliquent pas à l'égard d'un moteur diesel marin qui est, selon le cas :

a) destiné à être utilisé uniquement en cas d'urgence;

b) destiné à être utilisé uniquement pour faire fonctionner un dispositif ou un équipement utilisé uniquement en cas d'urgence à bord du bâtiment sur lequel ils sont installés;

c) installé à bord d'une embarcation de sauvetage destinée à être utilisée uniquement en cas d'urgence.

Niveau 1 — puissance de sortie de plus de 130 kW

110.1 (1) Le présent article s'applique à l'égard d'un moteur diesel marin d'une puissance de sortie de plus de 130 kW qui est installé à bord :

a) de tout bâtiment canadien ou embarcation de plaisance canadienne qui a été construit après le 31 décembre 1999 mais avant le 1er janvier 2011 et qui n'effectue pas exclusivement des voyages dans les eaux de compétence canadienne;

b) de tout bâtiment étranger ou embarcation de plaisance étrangère qui a été construit après le 31 décembre 1999 mais avant le 1er janvier 2011;

c) de tout bâtiment canadien ou embarcation de plaisance canadienne qui a été construit après le 2 mai 2007 mais avant la date de l'entrée en vigueur du présent article et qui effectue exclusivement des voyages dans les eaux de compétence canadienne;

d) de tout bâtiment canadien ou embarcation de plaisance canadienne qui a été construit avant le 1er janvier 2000 et qui n'effectue pas exclusivement des voyages dans les eaux de compétence canadienne, ou de tout bâtiment étranger ou embarcation de plaisance étrangère qui a été construit avant le 1er janvier 2000, dans les cas suivants :

(B) the engine was installed as an additional engine,

(ii) after December 31, 1999, a substantial modification, as defined in section 1.3.2 of the NO_x Technical Code, is made to the engine, or

(iii) after December 31, 1999, the maximum continuous rating of the engine is increased by more than 10%; or

(*e*) a Canadian vessel or a Canadian pleasure craft that was constructed before May 3, 2007 and that engages only on voyages in waters under Canadian jurisdiction, if

(i) after May 2, 2007 but before the day on which this section comes into force,

(A) the engine replaced a marine diesel engine that is not identical to the engine and that was installed on the vessel before May 3, 2007, or

(B) the engine was installed as an additional engine, or

(ii) after May 2, 2007,

(A) a substantial modification, as defined in section 1.3.2 of the NO_x Technical Code, is made to the engine, or

(B) the maximum continuous rating of the engine is increased by more than 10%.

(i) après le 31 décembre 1999 mais avant le 1er janvier 2011:

(A) soit le moteur remplace un moteur diesel marin qui est non identique à celui-ci,

(B) soit le moteur est installé comme moteur supplémentaire,

(ii) après le 31 décembre 1999, le moteur subit une modification importante, au sens de l'article 1.3.2 du Code technique sur les NO_x,

(iii) après le 31 décembre 1999, la puissance maximale du moteur est accrue de plus de 10 %;

e) de tout bâtiment canadien ou embarcation de plaisance canadienne qui a été construit avant le 3 mai 2007 et qui effectue exclusivement des voyages dans les eaux de compétence canadienne, dans les cas suivants :

(i) après le 2 mai 2007 mais avant l'entrée en vigueur du présent article :

(A) soit le moteur remplace un moteur diesel marin non identique à celui-ci et a été installé à bord du bâtiment avant le 3 mai 2007,

(B) soit le moteur est installé comme moteur supplémentaire,

(ii) après le 2 mai 2007 :

(A) soit le moteur subit une modification importante, au sens de l'article 1.3.2 du Code technique sur les NO_x,

(B) soit la puissance maximale du moteur est accrue de plus de 10 %.

Tier 1 — power output of more than 5 000 kW

(2) This section applies in respect of a marine diesel engine that has a power output of more than 5 000 kW and a displacement of 90 L or more per cylinder, and that is installed on

(*a*) a Canadian vessel or a Canadian pleasure craft that was constructed after December 31, 1989 but before May 3, 2007 and that engages only on voyages in waters under Canadian jurisdiction;

(*b*) a Canadian vessel or a Canadian pleasure craft that was constructed after December 31, 1989 but before January 1, 2000 and that does not engage only on voyages in waters under Canadian jurisdiction; or

(*c*) a foreign vessel or a foreign pleasure craft that was constructed after December 31, 1989 but before January 1, 2000.

Niveau I — puissance de sortie de plus de 5 000 kW

(2) Le présent article s'applique à l'égard d'un moteur diesel marin d'une puissance de sortie de plus de 5 000 kW et d'une cylindrée de 90 L ou plus qui est installé à bord :

a) de tout bâtiment canadien ou embarcation de plaisance canadienne qui a été construit après le 31 décembre 1989 mais avant le 3 mai 2007 et qui effectue exclusivement des voyages dans les eaux de compétence canadienne;

b) de tout bâtiment canadien ou embarcation de plaisance canadienne qui a été construit après le 31 décembre 1989 mais avant le 1er janvier 2000 et qui n'effectue pas exclusivement des voyages dans les eaux de compétence canadienne;

c) de tout bâtiment étranger ou embarcation de plaisance étrangère qui a été construit après le 31 décembre 1989 mais avant le 1er janvier 2000.

Emission limits

(3) Subject to sections 110.5 and 110.6 and, in the case of a marine diesel engine to which subsection (2) applies, regulations 13.7.1 to 13.7.3 of Annex VI to MARPOL, the authorized representative of a vessel must ensure that a marine diesel engine is not operated on the vessel if the quantity of nitrogen oxides emitted from the engine, calculated as the total weighted emission of NO_2, exceeds the following limits, where *n* represents the rated engine speed (crankshaft revolutions per minute) of the engine:

(*a*) 17.0 g/kWh, where *n* is less than 130 revolutions per minute;

(*b*) $45.0 \times n^{-0.2}$ g/kWh, where *n* is 130 revolutions per minute or more but less than 2,000 revolutions per minute; and

Limites des émissions

(3) Sous réserve des articles 110.5 et 110.6 et, s'il s'agit d'un moteur diesel marin auquel s'applique le paragraphe (2), des règles 13.7.1 à 13.7.3 de l'Annexe VI de MARPOL, le représentant autorisé d'un bâtiment veille à ce que les moteurs diesel marins ne soient pas utilisés à bord du bâtiment si la quantité d'oxydes d'azote émise par ceux-ci, calculée comme étant l'émission totale pondérée de NO_2, dépasse les limites ci-après, où « *n* » représente le régime nominal du moteur (tours du vilebrequin par minute) :

a) 17,0 g/kWh, lorsque « *n* » est de moins de 130 tours par minute;

b) $45{,}0 \times n^{-0{,}2}$ g/kWh, lorsque « *n* » est de 130 tours par minute ou plus, mais de moins de 2 000 tours par minute;

(*c*) 9.8 g/kWh, where *n* is 2,000 revolutions per minute or more.

c) 9,8 g/kWh, lorsque « *n* » est de 2 000 tours par minute ou plus.

Certificates

(4) In the case of a Canadian vessel that engages only on voyages in waters under Canadian jurisdiction, a reference in regulation 13.7.1 of Annex VI to MARPOL to the vessel's International Air Pollution Prevention Certificate is to be read as a reference to the vessel's Canadian Air Pollution Prevention Certificate.

Certificats

(4) S'il s'agit d'un bâtiment canadien qui effectue exclusivement des voyages dans les eaux de compétence canadienne, toute mention, à la règle 13.7.1 de l'Annexe VI de MARPOL, du certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère à l'égard du bâtiment vaut mention à l'égard de celui-ci du certificat canadien de prévention de la pollution de l'atmosphère.

Tier II

110.2 (1) This section applies in respect of a marine diesel engine that has a power output of more than 130 kW and that is installed on

(*a*) a vessel that is constructed after December 31, 2010, other than a Canadian vessel or a Canadian pleasure craft that was constructed before the day on which this section comes into force and that engages only on voyages in waters under Canadian jurisdiction;

(*b*) a vessel, other than a Canadian vessel or a Canadian pleasure craft that was constructed before the day on which this section comes into force and that engages only on voyages in waters under Canadian jurisdiction, if

(i) the vessel was constructed before January 1, 2011, and

(ii) after December 31, 2010,

(A) the engine replaces a marine diesel engine that is not identical to the engine and that was installed on the vessel before January 1, 2011, or

(B) the engine is installed as an additional engine; or

(*c*) a Canadian vessel or a Canadian pleasure craft that engages only on voyages in waters under Canadian jurisdiction, if

(i) the vessel was constructed before the day on which this section comes into force, and

(ii) on or after the day on which this section comes into force,

(A) the engine replaces a marine diesel engine that is not identical to the engine and that was installed on the vessel before the day on which this section comes into force, or

(B) the engine is installed as an additional engine.

Niveau II

110.2 (1) Le présent article s'applique à l'égard d'un moteur diesel marin d'une puissance de sortie de plus de 130 kW installé à bord :

a) de tout bâtiment qui est construit après le 31 décembre 2010, autre qu'un bâtiment canadien ou une embarcation de plaisance canadienne qui ont été construits avant la date de l'entrée en vigueur du présent article et qui effectue exclusivement des voyages dans les eaux de compétence canadienne;

b) de tout bâtiment, autre qu'un bâtiment canadien ou une embarcation de plaisance canadienne qui ont été construits avant l'entrée en vigueur du présent article, qui effectue exclusivement des voyages dans les eaux de compétence canadienne, si les conditions suivantes sont réunies :

(i) le bâtiment a été construit avant le 1er janvier 2011,

(ii) après le 31 décembre 2010 :

(A) soit le moteur remplace un moteur diesel marin non identique à celui-ci et a été installé à bord du bâtiment avant le 1er janvier 2011,

(B) soit le moteur est installé comme moteur supplémentaire;

c) de tout bâtiment canadien ou embarcation de plaisance canadienne qui effectue exclusivement des voyages dans les eaux de compétence canadienne, si les conditions suivantes sont réunies :

(i) le bâtiment a été construit avant la date de l'entrée en vigueur du présent article,

(ii) à la date de l'entrée en vigueur du présent article ou après cette date :

(A) soit le moteur remplace un moteur diesel marin non identique à celui-ci et a été installé à bord du bâtiment avant l'entrée en vigueur du présent article,

(B) soit le moteur est installé comme moteur supplémentaire.

Non-application

(2) This section does not apply in respect of a marine diesel engine to which section 110.3 applies.

Non-application

(2) Le présent article ne s'applique pas à l'égard d'un moteur diesel marin auquel s'applique l'article 110.3.

Emission limits

(3) Subject to sections 110.5 and 110.6, the authorized representative of a vessel must ensure that a marine diesel engine is not operated on the vessel if the quantity of nitrogen oxides emitted from the engine, calculated as the total weighted emission of NO_2, exceeds the following limits, where *n* represents the rated engine speed (crankshaft revolutions per minute) of the engine:

(*a*) 14.4 g/kWh, where *n* is less than 130 revolutions per minute;

Limites des émissions

(3) Sous réserve des articles 110.5 et 110.6, le représentant autorisé d'un bâtiment veille à ce que les moteurs diesel marins ne soient pas utilisés à bord du bâtiment si la quantité d'oxydes d'azote émise par ceux-ci, calculée comme étant l'émission totale pondérée de NO_2, dépasse les limites ci-après, où « *n* » représente le régime nominal du moteur (tours du vilebrequin par minute), :

a) 14,4 g/kWh, lorsque « *n* » est de moins de 130 tours par minute;

(*b*) 44.0 × $n^{-0.23}$ g/kWh, where *n* is 130 revolutions per minute or more but less than 2,000 revolutions per minute; and

(*c*) 7.7 g/kWh, where *n* is 2,000 revolutions per minute or more.

b) 44,0 × $n^{-0,23}$ g/kWh, lorsque « *n* » est de 130 tours par minute ou plus, mais de moins de 2 000 tours par minute;

c) 7,7 g/kWh, lorsque « *n* » est de 2 000 tours par minute ou plus.

Tier III

110.3 (1) This section applies in respect of a marine diesel engine that has a power output of more than 130 kW and that is installed on

(*a*) a vessel that is constructed on or after January 1, 2016; or

(*b*) a vessel that is constructed before January 1, 2016 if, on or after January 1, 2016,

(i) the engine replaces a marine diesel engine that is not identical to the engine and that was installed on the vessel before January 1, 2016, or

(ii) the engine is installed as an additional engine.

Niveau III

110.3 (1) Le présent article s'applique à l'égard d'un moteur diesel marin d'une puissance de sortie de plus de 130 kW installé à bord :

a) de tout bâtiment construit le 1er janvier 2016 ou après cette date;

b) de tout bâtiment construit avant le 1er janvier 2016 si, le 1er janvier 2016 ou après cette date :

(i) soit le moteur remplace un moteur diesel marin non identique à celui-ci et a été installé à bord du bâtiment avant le 1er janvier 2016,

(ii) soit le moteur est installé comme moteur supplémentaire.

Exception — marine diesel engines installed on certain vessels

(2) This section does not apply in respect of a marine diesel engine that is

(*a*) installed on a vessel with a length less than 24 m that has been specifically designed for, and is used solely for, recreational purposes;

(*b*) installed on a vessel with a combined nameplate diesel engine propulsion power of less than 750 kW, if it is not possible for the engine to meet the requirements of subsection (4) because of design or construction limitations of the vessel; or

(*c*) installed on a vessel after December 31, 2015 as a replacement for a marine diesel engine that is not identical to the engine, if it is not possible for the engine to meet the requirements of subsection (4).

Exception — moteurs diesel marins installés à bord de certains bâtiments

(2) Le présent article ne s'applique pas à l'égard d'un moteur diesel marin :

a) installé à bord de tout bâtiment d'une longueur de moins de 24 m qui est conçu spécifiquement et utilisé uniquement à des fins récréatives;

b) installé à bord de tout bâtiment dont la puissance de propulsion combinée du moteur diesel ayant une plaque signalétique est de moins de 750 kW, si le moteur ne peut être conforme aux exigences du paragraphe (4) en raison des limites de conception ou de construction;

c) installé à bord de tout bâtiment après le 31 décembre 2015 comme remplacement d'un moteur diesel marin non identique à celui-ci, si celui-ci ne peut être conforme aux exigences du paragraphe (4).

Exception — vessels operating in certain waters

(3) This section does not apply in respect of

(*a*) a Canadian vessel or a Canadian pleasure craft that is operating

(i) in arctic waters, or

(ii) in waters that are not waters under Canadian jurisdiction and are not within an emission control area; or

(*b*) a foreign vessel or a foreign pleasure craft that is operating in arctic waters or in Hudson Bay, James Bay or Ungava Bay.

Exception — bâtiments naviguant dans certaines eaux

(3) Le présent article ne s'applique pas :

a) à l'égard d'un bâtiment canadien ou d'une embarcation de plaisance canadienne naviguant :

(i) dans les eaux arctiques,

(ii) dans des eaux qui ne sont pas des eaux de compétence canadienne et qui sont hors d'une zone de contrôle des émissions;

b) à l'égard d'un bâtiment étranger ou d'une embarcation de plaisance étrangère naviguant dans les eaux arctiques ou dans la baie d'Hudson, la baie James ou la baie d'Ungava.

Emission limits

(4) Subject to sections 110.5 and 110.6, the authorized representative of a vessel must ensure that a marine diesel engine is not operated on the vessel if the quantity of nitrogen oxides emitted from the engine, calculated as the total weighted emission of NO_2, exceeds the following limits, where *n* represents the rated engine speed (crankshaft revolutions per minute) of the engine:

(*a*) 3.4 g/kWh, where *n* is less than 130 revolutions per minute;

(*b*) 9.0 × $n^{-0.2}$ g/kWh, where *n* is 130 revolutions per minute or more but less than 2,000 revolutions per minute; and

(*c*) 2.0 g/kWh, where *n* is 2,000 revolutions per minute or more.

Limites des émissions

(4) Sous réserve des articles 110.5 et 110.6, le représentant autorisé d'un bâtiment veille à ce que les moteurs diesel marins ne soient pas utilisés à bord du bâtiment si la quantité d'oxydes d'azote émise par ceux-ci, calculée comme étant l'émission totale pondérée de NO_2, dépasse les limites ci-après, où « *n* » représente le régime nominal du moteur (tours du vilebrequin par minute) :

a) 3,4 g/kWh, lorsque « *n* » est de moins de 130 tours par minute;

b) 9,0 × $n^{-0,2}$ g/kWh, lorsque « *n* » est de 130 tours par minute ou plus, mais de moins de 2 000 tours par minute;

c) 2,0 g/kWh, lorsque « *n* » est de 2 000 tours par minute ou plus.

Change of date

(5) If the IMO, in accordance with regulation 13.10 of Annex VI to MARPOL, sets a later date for the purposes of regulation 5.1.1 of that

Changement de date

(5) Si, conformément à la règle 13.10 de l'Annexe VI de MARPOL, l'OMI décide d'une date ultérieure pour l'application de la règle 5.1.1 de

Annex, the references in subsection (1) to January 1, 2016 are to be read as references to that later date.

cette Annexe, la mention du 1er janvier 2016 au paragraphe (1) vaut mention de la date ultérieure.

Determining quantity of nitrogen oxides

110.4 For the purposes of subsections 110.1(3), 110.2(3) and 110.3(4), the quantity of nitrogen oxides emitted must be determined in accordance with the NO_x Technical Code.

Calcul de la quantité d'oxydes d'azote

110.4 Pour l'application des paragraphes 110.1(3), 110.2(3) et 110.3(4), la quantité d'oxydes d'azote émise est calculée conformément au Code technique sur les NO_x.

Exhaust gas cleaning systems

110.5 A marine diesel engine may be operated if an exhaust gas cleaning system or any other equivalent method is used to reduce the quantity of nitrogen oxides emissions to no more than the limits specified in subsection 110.1(3), 110.2(3) or 110.3(4), as the case may be.

Dispositifs d'épuration des gaz d'échappement

110.5 Tout moteur diesel marin peut être utilisé si un dispositif d'épuration des gaz d'échappement ou toute autre méthode équivalente sont employés pour réduire la quantité d'oxydes d'azote émise par le moteur sans dépasser les limites précisées aux paragraphes 110.1(3), 110.2(3) ou 110.3(4), selon le cas.

Exceptions to prohibited emissions

110.6 Nitrogen oxides may be emitted in the circumstances set out in section 5 that apply in respect of the emission.

Exceptions aux émissions interdites

110.6 Les oxydes d'azote peuvent être émis dans les circonstances prévues à l'article 5 qui s'appliquent à l'égard de l'émission.

Sulphur Oxides (SO_x)

Oxydes de soufre (SO_x)

Maximum sulphur content of fuel oil

111. (1) Subject to subsections (2) to (5) and section 111.1, the authorized representative of a vessel must ensure that the sulphur content of the fuel oil used on board the vessel does not exceed

(*a*) 3.50% by mass before January 1, 2020, in the case of a foreign vessel or a foreign pleasure craft that is operating in arctic waters or in Hudson Bay, James Bay or Ungava Bay;

(*b*) 3.50% by mass before January 1, 2020, in the case of a Canadian vessel or a Canadian pleasure craft that is operating in arctic waters;

(*c*) 3.50% by mass before January 1, 2020, in the case of a Canadian vessel that is operating in waters that are not waters under Canadian jurisdiction and that are not in an emission control area;

(*d*) 0.50% by mass after December 31, 2019, in the case of a foreign vessel or a foreign pleasure craft that is operating in arctic waters or in Hudson Bay, James Bay or Ungava Bay;

(*e*) 0.50% by mass after December 31, 2019, in the case of a Canadian vessel or a Canadian pleasure craft that is operating in arctic waters;

(*f*) 0.50% by mass after December 31, 2019, in the case of a Canadian vessel that is operating in waters that are not waters under Canadian jurisdiction and that are not in an emission control area;

(*g*) 1.00% by mass before January 1, 2015, in the case of a Canadian vessel or a Canadian pleasure craft that is operating in waters under Canadian jurisdiction other than arctic waters;

(*h*) 1.00% by mass before January 1, 2015, in the case of a Canadian vessel that is operating in waters that are not waters under Canadian jurisdiction and that are in an emission control area;

(*i*) 1.00% by mass before January 1, 2015, in the case of a foreign vessel or a foreign pleasure craft that is operating in waters under Canadian jurisdiction other than arctic waters or in Hudson Bay, James Bay or Ungava Bay;

(*j*) 0.10% by mass after December 31, 2014, in the case of a Canadian vessel or a Canadian pleasure craft that is operating in waters under Canadian jurisdiction other than arctic waters;

Teneur maximale en soufre du fioul

111. (1) Sous réserve des paragraphes (2) à (5) et de l'article 111.1, le représentant autorisé d'un bâtiment veille à ce que la teneur en soufre du fioul utilisé à bord de celui-ci soit d'au plus :

a) 3,50 % en masse avant le 1er janvier 2020, pour tout bâtiment étranger ou embarcation de plaisance étrangère naviguant dans les eaux arctiques ou dans la baie d'Hudson, la baie James ou la baie d'Ungava;

b) 3,50 % en masse avant le 1er janvier 2020, pour tout bâtiment canadien ou embarcation de plaisance canadienne naviguant dans les eaux arctiques;

c) 3,50 % en masse avant le 1er janvier 2020, pour tout bâtiment canadien naviguant dans des eaux qui ne sont pas des eaux de compétence canadienne et qui sont hors d'une zone de contrôle des émissions;

d) 0,50 % en masse après le 31 décembre 2019, pour tout bâtiment étranger ou embarcation de plaisance étrangère naviguant dans les eaux arctiques ou dans la baie d'Hudson, la baie James ou la baie d'Ungava;

e) 0,50 % en masse après le 31 décembre 2019, pour tout bâtiment canadien ou embarcation de plaisance canadienne naviguant dans les eaux arctiques;

f) 0,50 % en masse après le 31 décembre 2019, pour tout bâtiment canadien naviguant dans des eaux qui ne sont pas des eaux de compétence canadienne et qui sont hors d'une zone de contrôle des émissions;

g) 1,0 % en masse avant le 1er janvier 2015, pour tout bâtiment canadien ou embarcation de plaisance canadienne naviguant dans les eaux de compétence canadienne autres que les eaux arctiques;

h) 1,0 % en masse avant le 1er janvier 2015, pour tout bâtiment canadien naviguant dans les eaux qui ne sont pas des eaux de compétence canadienne et qui sont dans une zone de contrôle des émissions;

i) 1,0 % en masse avant le 1er janvier 2015, pour tout bâtiment étranger ou embarcation de plaisance étrangère naviguant dans les eaux de compétence canadienne autres que les eaux arctiques

(*k*) 0.10% by mass after December 31, 2014, in the case of a Canadian vessel that is operating in waters that are not waters under Canadian jurisdiction and that are in an emission control area; and

(*l*) 0.10% by mass after December 31, 2014, in the case of a foreign vessel or a foreign pleasure craft that is operating in waters under Canadian jurisdiction other than arctic waters or in Hudson Bay, James Bay or Ungava Bay.

ou dans la baie d'Hudson, la baie James ou la baie d'Ungava;

j) 0,10 % en masse après le 31 décembre 2014, pour tout bâtiment canadien ou embarcation de plaisance canadienne naviguant dans les eaux de compétence canadienne autres que les eaux arctiques;

k) 0,10 % en masse après le 31 décembre 2014, pour tout bâtiment canadien naviguant dans des eaux qui ne sont pas des eaux de compétence canadienne et qui sont dans une zone de contrôle des émissions;

l) 0,10 % en masse après le 31 décembre 2014, pour tout bâtiment étranger ou embarcation de plaisance étrangère naviguant dans les eaux de compétence canadienne autres que les eaux arctiques ou dans la baie d'Hudson, la baie James ou la baie d'Ungava.

Steam-powered foreign vessels and foreign pleasure craft

(2) Subject to subsections (3) and (4), in the case of a foreign vessel or a foreign pleasure craft that is powered by a propulsion boiler that was not originally designed for continued operation on marine distillate fuel or natural gas, the vessel's authorized representative must ensure that, when the vessel is operating in the North American Emission Control Area or in the Great Lakes and St. Lawrence waters, the sulphur content of the fuel oil used on board the vessel does not exceed

(*a*) 3.50% by mass before January 1, 2020; and

(*b*) 0.50% by mass after December 31, 2019.

Bâtiments à vapeur étrangers et embarcations de plaisance à vapeur étrangères

(2) Sous réserve des paragraphes (3) et (4), s'il s'agit d'un bâtiment étranger ou d'une embarcation de plaisance étrangère qui sont propulsés par une chaudière qui n'est pas conçue initialement pour une utilisation continue avec le distillat de carburant marin ou le gaz naturel, le représentant autorisé de ce bâtiment veille à ce que, lorsque le bâtiment navigue dans la zone de contrôle des émissions de l'Amérique du Nord ou dans les eaux des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent, la teneur en soufre du fioul de celui-ci ne dépasse pas :

a) 3,50 % en masse avant le 1er janvier 2020;

b) 0,50 % en masse après le 31 décembre 2019.

Non-application

(3) Subsections (1) and (2) do not apply in respect of a foreign vessel or a foreign pleasure craft that

(*a*) is powered by a propulsion boiler that was not originally designed for continued operation on marine distillate fuel or natural gas; and

(*b*) operates solely on the Great Lakes and their connecting waters.

Non-application

(3) Les paragraphes (1) et (2) ne s'appliquent pas à l'égard d'un bâtiment étranger ou d'une embarcation de plaisance étrangère qui, à la fois :

a) sont propulsés par une chaudière qui n'est pas conçue initialement pour une utilisation continue avec le distillat de carburant marin ou le gaz naturel;

b) naviguent uniquement dans les Grands Lacs et leurs eaux communicantes.

Alternative measure

(4) Instead of meeting the requirements of subsection (1) or (2), the authorized representative of a vessel may ensure that

(*a*) the vessel operates an exhaust gas cleaning system that meets the requirements of Resolution MEPC.184(59); and

(*b*) the emissions of sulphur oxides produced by the operation of the system do not exceed the emissions that would be produced were fuel oil with the sulphur content by mass required by that subsection used on board the vessel.

Mesure de rechange

(4) Au lieu de satisfaire aux exigences des paragraphes (1) ou (2), le représentant autorisé d'un bâtiment peut veiller à ce que les exigences suivantes soient respectées :

a) le bâtiment utilise un système de contrôle des émissions qui est conforme aux exigences de la résolution MEPC.184(59);

b) les émissions d'oxydes de soufre produites par l'utilisation du système ne dépassent pas celles qui seraient produites si le bâtiment utilisait du fioul ayant la teneur en soufre en masse qui est prévue à ces paragraphes.

When different fuel is used

(5) The master of a vessel referred to in subparagraph 122(1)(*a*)(ii) or (iii) must ensure that the requirements of regulation 14.6 of Annex VI to MARPOL are met if the vessel is entering or leaving an emission control area and the fuel oil used on board within the area is different from the fuel oil used on board outside the area.

Différents carburants utilisés

(5) Le capitaine d'un bâtiment visé aux sous-alinéas 122(1)*a*)(ii) ou (iii) veille à ce que les exigences de la règle 14.6 de l'Annexe VI de MARPOL soient respectées si le bâtiment entre dans une zone de contrôle des émissions ou la quitte et qu'il utilise à bord dans cette zone un carburant différent de celui qu'il utilise hors de celle-ci.

Residues from exhaust gas cleaning systems

(6) If a vessel operates an exhaust gas cleaning system that has been certified in accordance with Resolution MEPC.184(59), the vessel's authorized representative must ensure that

(*a*) any exhaust gas cleaning system residues are delivered to an onshore reception facility; and

(*b*) the washwater from the operation of the system, as well as the monitoring and recording of the washwater, meets the requirements of section 10 of the Resolution.

Application

111.1 (1) This section, instead of section 111, applies in respect of an authorized representative's Canadian vessels when they are operating in the Great Lakes and St. Lawrence waters during the period referred to in paragraph (4)(*a*) or during a year referred to in subsection (4) if, before the period or year begins, the authorized representative

(*a*) notifies the Minister that the authorized representative elects to have this section apply in respect of that period or year; and

(*b*) provides the Minister with a report that specifies the manner in which each of the vessels will be managed for the purposes of meeting the requirements of subsection (4) or (6) for that period or year.

Application — alternative

(2) This section, instead of section 111, applies in respect of an authorized representative's Canadian vessels when they are operating in the Great Lakes and St. Lawrence waters during the period beginning on the day on which this section comes into force and ending on December 31, 2020 if the authorized representative

(*a*) before the period begins, notifies the Minister that the authorized representative elects to have this section apply in respect of that period; and

(*b*) before the period referred to in paragraph (5)(*a*) and before each year referred to in column 3 of the table to subsection (5), provides the Minister with a report that specifies the manner in which each of the vessels will be managed for the purposes of meeting the requirements of subsection (5) or (6) for that period or year.

Fuel oil used in other waters under Canadian jurisdiction

(3) In the notification, the vessels' authorized representative may

(*a*) for the purposes of calculating the total amount of fuel oil used on board the vessels, elect to include the fuel oil used on board any of the vessels when they are operating in waters under Canadian jurisdiction that are not within the Great Lakes and St. Lawrence waters; and

(*b*) for the purposes of calculating the average sulphur content by mass of the total amount of fuel oil used on board the vessels, elect not to include

(i) 10% of the sulphur content by mass of the fuel oil used on board any of the vessels constructed after December 31, 2008 before August 1, 2012, and

(ii) 20% of the sulphur content by mass of the fuel oil used on board any of the vessels constructed after July 31, 2012.

Résidus des systèmes de contrôle des émissions

(6) Lorsqu'un ou plusieurs bâtiments utilisent un système de contrôle des émissions qui est certifié conformément à la résolution MEPC.184(59), le représentant autorisé de ceux-ci veille à ce que les exigences suivantes soient respectées :

a) les résidus du dispositif d'épuration des gaz d'échappement sont livrés à une installation de réception à terre;

b) les eaux de lavage résultant de l'utilisation du dispositif, ainsi que la surveillance et l'enregistrement des eaux de lavage, sont conformes à l'exigence de l'article 10 de la résolution.

Application

111.1 (1) Le présent article s'applique, au lieu de l'article 111, à l'égard d'un représentant autorisé des bâtiments canadiens lorsque ceux-ci naviguent dans les eaux des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent durant la période visée à l'alinéa (4)*a*) ou durant une des années visées au paragraphe (4) si, avant le début de cette période ou de cette année, le représentant autorisé, à la fois :

a) informe le ministre qu'il choisit que le présent article s'applique à l'égard de cette période ou de cette année;

b) remet au ministre un rapport qui précise la manière dont chacun des bâtiments sera géré pour être conforme aux exigences des paragraphes (4) ou (6) pour cette période ou cette année.

Application — mesure de rechange

(2) Le présent article s'applique, au lieu de l'article 111, à l'égard d'un représentant autorisé des bâtiments canadiens lorsque ceux-ci naviguent dans les eaux des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent durant la période commençant à la date de l'entrée en vigueur du présent article et se terminant le 31 décembre 2020 si le représentant autorisé, à la fois :

a) informe le ministre, avant le début de la période, qu'il choisit que le présent article s'applique à l'égard de cette période;

b) remet au ministre, avant la période visée à l'alinéa (5)*a*) et avant chacune des années indiquée à la colonne 3 du tableau du paragraphe (5), un rapport qui précise la manière dont chacun des bâtiments sera géré pour être conforme aux exigences des paragraphes (5) ou (6) pour cette période ou cette année.

Fioul utilisé dans d'autres eaux de compétence canadienne

(3) Le représentant autorisé des bâtiments peut, dans l'avis :

a) choisir d'inclure, pour le calcul de la quantité totale de fioul utilisé à bord des bâtiments, le fioul utilisé à bord de l'un quelconque de ceux-ci lorsqu'ils naviguent dans les eaux de compétence canadienne qui sont à l'extérieur des eaux des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent;

b) choisir d'exclure, pour le calcul de la teneur moyenne en souffre en masse de la quantité totale de fioul utilisé à bord des bâtiments :

(i) 10 % de la teneur en souffre en masse du fioul utilisé à bord de l'un quelconque des bâtiments construits après le 31 décembre 2008 mais avant le 1er août 2012,

(ii) 20 % de la teneur en souffre en masse du fioul utilisé à bord de l'un quelconque des bâtiments construits après le 31 juillet 2012.

Average sulphur content

(4) If an election is made under subsection (1), the vessels' authorized representative must ensure that the average sulphur content by mass of the total amount of fuel oil used on board the vessels does not exceed

(*a*) 1.50% in the period beginning on the day on which this section comes into force and ending on December 31, 2012;

(*b*) 1.30% in 2013;

(*c*) 1.20% in 2014;

(*d*) 1.10% in 2015;

(*e*) 1.00% in 2016;

(*f*) 0.80% in 2017;

(*g*) 0.60% in 2018;

(*h*) 0.40% in 2019; and

(*i*) 0.10% in 2020.

Average sulphur content and cumulative average sulphur content

(5) If an election is made under subsection (2), the vessels' authorized representative must ensure that the average sulphur content by mass of the total amount of fuel oil used on board the vessels does not exceed

(*a*) 1.90% during the period that begins on the day on which this section comes into force and ends on December 31, 2012;

(*b*) the amount set out in column 1 of the table to this subsection during the year set out in column 3; or

(*c*) the amount set out in column 2 of the table to this subsection during the period that begins on the day on which this section comes into force and ends on December 31 of the year set out in column 3.

TABLE

Item	Column 1 Average sulphur content by mass	Column 2 Cumulative average sulphur content by mass	Column 3 Year
1.	1.70%	3.20%	2013
2.	1.60%	4.40%	2014
3.	1.50%	5.50%	2015
4.	1.40%	6.50%	2016
5.	1.20%	7.20%	2017
6.	1.00%	7.70%	2018
7.	0.80%	8.00%	2019
8.	0.10%	8.00%	2020

Alternative measures

(6) Instead of meeting the requirements of subsection (4) or (5), the vessels' authorized representative may ensure that any combination of the following on one or more of the vessels results in total emissions of sulphur oxides that do not exceed the total emissions of sulphur oxides that would be produced were fuel oil with the sulphur content by mass required by that subsection used on board the vessels:

(*a*) the operation of an exhaust gas cleaning system that meets the requirements of Resolution MEPC.184(59),

(*b*) the use of equipment or materials or the carrying out of procedures, and

(*c*) the use of fuel oil with a reduced sulphur content.

Teneur moyenne en souffre

(4) Si un choix est effectué en application du paragraphe (1), le représentant autorisé des bâtiments veille à ce que la teneur moyenne en soufre en masse de la quantité totale de fioul utilisé à bord des bâtiments ne dépasse pas :

a) 1,50 % durant la période commençant à la date de l'entrée en vigueur du présent article et se terminant le 31 décembre 2012;

b) 1,30 % en 2013;

c) 1,20 % en 2014;

d) 1,10 % en 2015;

e) 1,00 % en 2016;

f) 0,80 % en 2017;

g) 0,60 % en 2018;

h) 0,40 % en 2019;

i) 0,10 % en 2020.

Teneur moyenne en soufre et teneur moyenne cumulative en soufre

(5) Si un choix est effectué en application du paragraphe (2), le représentant autorisé des bâtiments veille à ce que la teneur moyenne en soufre en masse de la quantité totale de fioul utilisé à bord des bâtiments ne dépasse pas :

a) 1,90 % durant la période commençant à la date de l'entrée en vigueur du présent article et se terminant le 31 décembre 2012;

b) la quantité indiquée à la colonne 1 du tableau ci-après durant l'année indiquée à la colonne 3;

c) la quantité indiquée à la colonne 2 du tableau ci-après durant la période commençant à la date de l'entrée en vigueur du présent article et se terminant le 31 décembre de l'année indiquée à la colonne 3.

TABLEAU

Article	Colonne 1 Teneur moyenne en soufre en masse	Colonne 2 Teneur moyenne cumulative en soufre en masse	Colonne 3 Année
1.	1,70 %	3,20 %	2013
2.	1,60 %	4,40 %	2014
3.	1,50 %	5,50 %	2015
4.	1,40 %	6,50 %	2016
5.	1,20 %	7,20 %	2017
6.	1,00 %	7,70 %	2018
7.	0,80 %	8,00 %	2019
8.	0,10 %	8,00 %	2020

Mesures de rechange

(6) Au lieu de satisfaire aux exigences des paragraphes (4) ou (5), le représentant autorisé des bâtiments peut veiller à ce que toute combinaison des mesures ci-après à bord d'un ou de plusieurs bâtiments fasse en sorte que les émissions totales d'oxydes de soufre ne dépassent pas celles qui seraient produites si les bâtiments utilisaient du fioul ayant la teneur en soufre en masse qui est exigée par ce paragraphe :

a) l'utilisation d'un système de contrôle des émissions qui est conforme aux exigences de la résolution MEPC.184(59);

b) l'utilisation de l'équipement ou des matériaux ou l'utilisation d'une procédure;

c) l'utilisation du fioul ayant une teneur réduite en soufre.

Washwater from exhaust gas cleaning systems

(7) The vessels' authorized representative must ensure that

(*a*) any exhaust gas cleaning system residues are delivered to an onshore reception facility that is licensed by the jurisdiction where the facility is located; and

(*b*) if one or more of the vessels operate an exhaust gas cleaning system that has been certified in accordance with Resolution MEPC.184(59), the washwater from the operation of the system, as well as the monitoring and recording of the washwater, meets the requirement of section 10 of the Resolution.

Eaux de lavage des dispositifs d'épuration

(7) Le représentant autorisé des bâtiments veille à ce que les exigences suivantes soient respectées :

a) les résidus du dispositif d'épuration des gaz d'échappement sont livrés à une installation de réception à terre qui est agréée par l'autorité compétente où celle-ci est située;

b) si un ou plusieurs des bâtiments utilisent un système de contrôle des émissions qui a été certifié conformément à la résolution MEPC.184(59), les eaux de lavage résultant du dispositif ainsi que la surveillance et l'enregistrement des eaux de lavage sont conformes à l'exigence de l'article 10 de la résolution.

Report — the manner in which vessels will be managed

(8) The vessels' authorized representative must provide the Minister with a revised report as soon as feasible if

(*a*) after a report is provided under paragraph (1)(*b*), the manner in which any of the vessels are managed in order to meet the requirements of subsection (4) or (6) changes; or

(*b*) after a report is provided under paragraph (2)(*b*), the manner in which any of the vessels are managed in order to meet the requirements of subsection (5) or (6) changes.

Rapport — manière dont les bâtiments seront gérés

(8) Le représentant autorisé des bâtiments remet au ministre le plus tôt possible, un rapport révisé lorsque :

a) à la suite d'un rapport remis en application de l'alinéa (1)*b*), la manière dont est géré l'un quelconque des bâtiments pour être conforme aux exigences des paragraphes (4) ou (6) est modifiée;

b) à la suite d'un rapport remis en application de l'alinéa (2)*b*), la manière dont est géré l'un quelconque des bâtiments pour être conforme aux exigences des paragraphes (5) ou (6) est modifiée.

Interim report — the manner in which vessels are being managed

(9) The vessels' authorized representative must, during the period beginning on June 1 and ending on September 30 of any year in respect of which an election is made under subsection (1) or (2), provide the Minister with an interim report that describes how each of the vessels is being managed in order to meet the requirements of subsection (4), (5) or (6) for that year.

Rapport provisoire — manière dont les bâtiments sont gérés

(9) Le représentant autorisé des bâtiments remet au ministre, durant la période commençant le 1er juin et se terminant le 30 septembre de toute année à l'égard de laquelle un choix est effectué en application des paragraphes (1) ou (2), un rapport provisoire qui précise la manière dont chacun des bâtiments est géré pour être conforme aux exigences des paragraphes (4), (5) ou (6) pour cette année.

Report — how vessels were managed

(10) The vessels' authorized representative must

(*a*) if an election is made under subsection (1) in respect of a period or year, on or before February 1 of the year following the period or year, provide the Minister with a report that describes the manner in which each of the vessels was managed in order to meet the requirements of subsection (4) or (6) for that period or year; or

(*b*) if an election is made under subsection (2), on or before February 1 of each year starting in 2013 and ending in 2021, provide the Minister with a report that describes the manner in which each of the vessels was managed in order to meet the requirements of subsection (5) or (6) for

(i) the period that begins on the day on which this section comes into force and ends on December 31, 2012, in the case of a report made in 2013; or

(ii) the year before the report is made, in any other case.

Rapport — manière dont les bâtiments sont gérés

(10) Le représentant autorisé des bâtiments doit :

a) si un choix est effectué en application du paragraphe (1) à l'égard d'une période ou d'une année, remettre au ministre, au plus tard le 1er février de l'année suivant cette période ou cette année, un rapport qui précise la manière dont chacun des bâtiments est géré pour être conforme aux exigences des paragraphes (4) ou (6) pour cette période ou cette année;

b) si un choix est effectué en application du paragraphe (2), remettre au ministre, au plus tard le 1er février de chaque année commençant en 2013 et se terminant en 2021, un rapport qui précise la manière dont chacun des bâtiments est géré pour être conforme aux exigences des paragraphes (5) ou (6) pour :

(i) la période qui commence à la date de l'entrée en vigueur du présent article et se termine le 31 décembre 2012, s'il s'agit d'un rapport fait en 2013,

(ii) l'année avant que le rapport ne soit fait, dans les autres cas.

Auditing

(11) The reports referred to in subsections (9) and (10) must be audited for accuracy by a person who has knowledge of the methods of conducting audits and is independent of the authorized representative.

Vérification

(11) L'exactitude des rapports visés aux paragraphes (9) et (10) fait l'objet d'une vérification par une personne qui connaît la méthodologie des vérifications et qui est indépendante du représentant autorisé.

Canadian Air Pollution Prevention Certificates

(12) Despite paragraph 122(1)(*a*), if an election is made under paragraph (1)(*a*) or (2)(*a*) in respect of a vessel, the vessel

(*a*) must hold and keep on board a Canadian Air Pollution Prevention Certificate; and

(*b*) is not required to hold and keep on board an International Air Pollution Prevention Certificate, unless the vessel operates in waters that are not waters under Canadian jurisdiction and are not within the Great Lakes and St. Lawrence waters.

Certificats canadiens de prévention de la pollution de l'atmosphère

(12) Malgré l'alinéa 122(1)*a*), lorsqu'un choix est effectué en application des alinéas (1)*a*) ou (2)*a*) à l'égard d'un bâtiment, celui-ci :

a) d'une part, doit être titulaire d'un certificat canadien de prévention de la pollution de l'atmosphère et le conserver à bord;

b) d'autre part, n'a pas à être titulaire d'un certificat canadien de prévention de la pollution de l'atmosphère ni à le conserver à bord, sauf s'il navigue dans des eaux qui ne sont pas des eaux de compétence canadienne et qui sont à l'extérieur des eaux des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent.

Documentation if exhaust gas cleaning system is operated

111.2 If a vessel operates an exhaust gas cleaning system referred to in paragraph 111(4)(*a*) or 111.1(6)(*a*) or (*c*),

(*a*) the vessel must hold and keep on board a certificate of type approval certifying that the system meets the applicable requirements referred to in Resolution MEPC.184(59);

(*b*) the vessel must keep on board an EGC System Technical Manual "Scheme A" that meets the requirements of section 4.2.2 of Resolution MEPC.184(59) or an EGC System Technical Manual "Scheme B" that meets the requirements of section 5.6 of Resolution MEPC.184(59);

(*c*) the vessel must keep on board a SO_x Emissions Compliance Plan that meets the requirements of section 9.1.1 of Resolution MEPC.184(59);

(*d*) the authorized representative must ensure that the information required by Resolution MEPC.184(59) respecting the operation, maintenance, servicing, adjustments and monitoring of the system is recorded as required by the Resolution; and

(*e*) the vessel must keep on board the information referred to in paragraph (*d*) in the form and manner required by Resolution MEPC.184(59).

Documentation si un système de contrôle des émissions est utilisé

111.2 Si un bâtiment utilise un système de contrôle des émissions visé aux alinéas 111(4)*a*) ou 111.1(6)*a*) ou *c*), les exigences suivantes doivent être respectées :

a) le bâtiment est titulaire d'un certificat d'approbation de type attestant que le système est conforme aux exigences applicables visées à la résolution MEPC.184(59) et le conserve à son bord;

b) le bâtiment conserve à son bord le manuel technique du dispositif EGC — système A qui est conforme aux exigences de l'article 4.2.2 de la résolution MEPC.184(59) ou le manuel technique du dispositif EGC — système B qui est conforme aux exigences de la section 5.6 de la résolution MEPC.184(59);

c) le bâtiment conserve à son bord un plan de conformité des émissions SO_x qui est conforme aux exigences de l'article 9.1.1 de la résolution MEPC.184(59);

d) le représentant autorisé veille à ce que les renseignements exigés par la résolution MEPC.184(59) à l'égard de l'utilisation, de l'entretien, du service, des ajustements et de la surveillance du système soient consignés comme l'exige cette résolution;

e) le bâtiment conserve à son bord les renseignements visés à l'alinéa *d*) selon les modalités exigées par la résolution MEPC.184(59).

Diesel Engines with a Displacement of Less than 30 L Per Cylinder

New diesel engines

111.3 The authorized representative of a Canadian vessel or a Canadian pleasure craft must ensure that any new diesel engine that has a total displacement of 7 L or more but a displacement of less than 30 L per cylinder, and that is installed on the vessel, has been certified

(*a*) by the United States Environmental Protection Agency as meeting the requirements of Title 40, section 1042.101, of the *Code of Federal Regulations* of the United States for Category 2 engines; or

(*b*) by the government of another state as meeting requirements for emissions of particulate matter, nitrogen oxides and hydrocarbons that are equivalent to the requirements referred to in paragraph (*a*).

Moteurs diesel d'une cylindrée de moins de 30 L

Nouveaux moteurs diesel

111.3 Le représentant autorisé d'un bâtiment canadien ou d'une embarcation de plaisance canadienne veille à ce que tout nouveau moteur diesel d'une cylindrée totale de 7 L ou plus mais d'une cylindrée de moins de 30 L par cylindre qui est installé à bord de ce bâtiment a été certifié :

a) soit par l'Environmental Protection Agency des États-Unis comme étant conforme aux exigences du titre 40, article 1042.101, du *Code of Federal Regulations* des États-Unis visant les moteurs de catégorie 2;

b) soit par le gouvernement d'un autre État comme étant conforme aux exigences visant les émissions des particules, les oxydes d'azote et les hydrocarbures qui sont équivalentes à celles visées à l'alinéa *a*).

14. Section 112 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (2):

VOC management plan

(3) The authorized representative of a crude oil tanker must ensure that a volatile organic compounds management plan that meets the requirements of regulation 15.6 of Annex VI to MARPOL is implemented.

15. Section 113 of the Regulations is amended by striking out "and" at the end of paragraph (*c*) and by adding the following after paragraph (*d*):

(*e*) sewage sludge and sludge oil that are not generated on board the vessel; and

(*f*) exhaust gas cleaning system residues.

16. Subsection 115(5) of the Regulations is replaced by the following:

Batch-loaded shipboard incinerators

(5) The authorized representative of a vessel on which a batch-loaded shipboard incinerator is installed must ensure that it is designed so that the temperature in the combustion chamber reaches 600°C within five minutes after start-up and stabilizes at not less than 850°C.

17. The Regulations are amended by adding the following after section 116:

Unavailability of Compliant Fuel Oil

Canadian vessels and Canadian pleasure craft

116.1 (1) If a Canadian vessel or a Canadian pleasure craft cannot, while voyaging in accordance with its voyage plan, obtain fuel oil that meets the requirements of this Division, its master must notify the Minister and, if its port of destination is not in Canada, the competent authority of that port.

Foreign vessels and foreign pleasure craft

(2) If a foreign vessel or a foreign pleasure craft whose port of destination is in Canada cannot, while voyaging in accordance with its voyage plan, obtain fuel oil that meets the requirements of this Division, its master must notify the Minister.

Contents of notification

(3) The notification must include

(*a*) the vessel's name and, if applicable, the vessel's IMO ship identification number;

(*b*) the vessel's port of origin and port of destination;

(*c*) details of the attempts that were made to obtain fuel oil that meets the requirements of this Division, including the names and addresses of the fuel oil suppliers contacted, and the dates on which contact was made;

(*d*) the sulphur content of the fuel oil that was obtained; and

(*e*) the measures that will be taken to obtain, as soon as feasible, fuel oil that meets the requirements of this Division.

Energy Efficiency

116.2 (1) The following definitions apply in this section.

14. L'article 112 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :

Plan de gestion VOC

(3) Le représentant autorisé d'un transporteur de pétrole brut veille à ce que soit mis en œuvre un plan de gestion des composés organiques volatils qui est conforme aux exigences de la règle 15.6 de l'Annexe VI de MARPOL.

15. L'article 113 du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa *d*), de ce qui suit :

e) les boues d'épuration et les boues d'hydrocarbures qui ne sont pas produites à bord du bâtiment;

f) les résidus du dispositif d'épuration des gaz d'échappement.

16. Le paragraphe 115(5) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Incinérateurs de bord à chargement discontinu

(5) Le représentant autorisé d'un bâtiment à bord duquel est installé un incinérateur de bord à chargement discontinu veille à ce que celui-ci soit conçu de manière que la température dans la chambre de combustion atteigne 600 °C en cinq minutes après l'allumage et se stabilise au moins à 850 °C.

17. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 116, de ce qui suit :

Non-disponibilité du fioul conforme

Bâtiments canadiens et embarcations de plaisance canadiennes

116.1 (1) Lorsqu'un bâtiment canadien ou une embarcation de plaisance canadienne naviguant conformément à son plan de voyage ne peut obtenir du fioul conforme aux exigences de la présente section, son capitaine en avise le ministre et, si son port de destination n'est pas au Canada, l'autorité compétente de ce port.

Bâtiments étrangers et embarcations de plaisance étrangères

(2) Lorsqu'un bâtiment étranger ou une embarcation de plaisance étrangère naviguant conformément à son plan de voyage dont le port de destination est au Canada ne peut obtenir du fioul conforme aux exigences de la présente section, son capitaine en avise le ministre.

Contenu de l'avis

(3) L'avis comprend :

a) le nom du bâtiment et, le cas échéant, le numéro d'identification OMI du bâtiment;

b) ses ports d'origine et de destination;

c) les détails des tentatives effectuées pour obtenir du fioul conforme aux exigences de la présente section, y compris les noms et les adresses des fournisseurs du fioul avec lesquels il y a eu communication, et les dates où il y a eu communication;

d) le contenu en soufre du fioul obtenu;

e) les mesures qui seront prises pour obtenir, dès que possible, du fioul conforme aux exigences de la présente section.

Rendement énergétique

Définitions

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

"bulk carrier" « *vraquier* »

"bulk carrier" means a vessel that is intended primarily to carry dry cargo in bulk, but does not include combination carriers.

« vraquier » Bâtiment qui est destiné essentiellement à transporter des cargaisons sèches en vrac. La présente définition exclut les transporteurs mixtes.

"combination carrier" « *transporteur mixte* »

"combination carrier" means a vessel designed to carry liquid or dry cargo in bulk.

« transporteur mixte » Bâtiment conçu pour transporter un chargement de cargaisons liquides ou sèches en vrac.

"container vessel" « *porte-conteneurs* »

"container vessel" means a vessel designed exclusively for the carriage of containers.

« porte-conteneurs » Bâtiment conçu exclusivement pour transporter des conteneurs.

"existing vessel" « *bâtiment existant* »

"existing vessel" means a vessel that is not a new vessel.

« bâtiment existant » Bâtiment qui n'est pas un bâtiment neuf.

"gas carrier" « *transporteur de gaz* »

"gas carrier" means a cargo vessel constructed or adapted, and used, for the carriage in bulk of any liquefied gas.

« transporteur de gaz » Bâtiment de charge construit ou adapté, et utilisé, pour transporter tout gaz liquéfié en vrac.

"general cargo vessel" « *bâtiment pour marchandises diverses* »

"general cargo vessel" means a vessel with a multi-deck or single deck hull designed primarily for the carriage of general cargo, but does not include livestock carriers, barge carriers, heavy load carriers, yacht carriers or nuclear fuel carriers.

« bâtiment pour marchandises diverses » Bâtiment à plusieurs ponts ou à pont unique qui est conçu essentiellement pour transporter des marchandises diverses. La présente définition exclut les transporteurs de bétail, les porte-barges, les transporteurs de charges lourdes, les transporteurs de yachts et les transporteurs de combustible nucléaire.

"new vessel" « *bâtiment neuf* »

"new vessel" means a vessel

(*a*) for which the building contract is placed after June 30, 2013;

(*b*) that is constructed after June 30, 2013, in the absence of a building contract; or

(*c*) that is delivered 30 months or more after June 30, 2015.

« bâtiment neuf » Bâtiment :

a) dont le contrat de construction est conclu après le 30 juin 2013;

b) qui est construit après le 30 juin 2013 à défaut de contrat de construction;

c) dont la livraison s'effectue 30 mois ou plus après le 30 juin 2015.

"refrigerated cargo carrier" « *transporteur de cargaisons réfrigérées* »

"refrigerated cargo carrier" means a vessel designed exclusively for the carriage of refrigerated cargoes in holds.

« transporteur de cargaisons réfrigérées » Bâtiment conçu exclusivement pour transporter des cargaisons réfrigérées dans ses cales.

"ro-ro cargo vessel" « *bâtiment de charge roulier* »

"ro-ro cargo vessel" means a vessel designed for the carriage of cargo transportation units.

« bâtiment de charge roulier » Bâtiment de charge roulier qui est conçu pour transporter des engins de transport.

"ro-ro cargo vessel (vehicle carrier)" « *bâtiment de charge roulier (transporteur de véhicules)* »

"ro-ro cargo vessel (vehicle carrier)" means a multi-deck ro-ro cargo vessel designed for the carriage of empty cars and trucks.

« bâtiment de charge roulier (transporteur de véhicules) » Bâtiment de charge roulier à plusieurs ponts qui est conçu pour transporter des voitures et des camions vides.

"ro-ro passenger vessel" « *bâtiment roulier à passagers* »

"ro-ro passenger vessel" means a passenger vessel with ro-ro cargo spaces.

« bâtiment roulier à passagers » Bâtiment à passagers doté d'espaces rouliers.

"tanker" « *bâtiment-citerne* »

"tanker" means a chemical tanker, NLS tanker or oil tanker.

« bâtiment-citerne » Bâtiment-citerne pour produits chimiques, bâtiment-citerne SLN ou pétrolier.

Application

(2) Subsections (3) and (4) do not apply in respect of a vessel that has a diesel-electric propulsion, turbine propulsion or hybrid propulsion system.

(2) Les paragraphes (3) et (4) ne s'appliquent pas à l'égard d'un bâtiment doté d'un système de propulsion diesel-électrique, de propulsion à turbine ou de propulsion hybride.

Attained Energy Efficiency Design Index

(3) In the case of a vessel of 400 gross tonnage or more that is a bulk carrier, combination carrier, container vessel, gas carrier, general cargo vessel, passenger vessel, refrigerated cargo carrier, ro-ro cargo vessel, ro-ro cargo vessel (vehicle carrier), ro-ro passenger vessel or tanker, the authorized representative of the vessel must ensure that the

(3) S'il s'agit d'un bâtiment d'une jauge brute de 400 ou plus qui est un vraquier, un transporteur mixte, un porte-conteneurs, un transporteur de gaz, un bâtiment pour marchandises diverses, un bâtiment à passagers, un transporteur de cargaisons réfrigérées, un bâtiment de charge roulier, un bâtiment de charge roulier (transporteur de véhicules),

Indice nominal de rendement énergétique obtenu

requirements of regulation 20 of Annex VI to MARPOL are met if

(*a*) the vessel is a new vessel; or

(*b*) the vessel is an existing vessel and is considered to be a newly constructed vessel for the purposes of chapter 4 of Annex VI to MARPOL.

un bâtiment roulier à passagers ou un bâtiment-citerne, le représentant autorisé de ce bâtiment veille à ce que les exigences de la règle 20 de l'Annexe VI de MARPOL soient respectées si, selon le cas :

a) celui-ci est un bâtiment neuf;

b) celui-ci est un bâtiment existant et est considéré comme un bâtiment nouvellement construit pour l'application du chapitre 4 de l'Annexe VI de MARPOL.

Required Energy Efficiency Design Index

(4) In the case of a vessel of 400 gross tonnage or more that is a bulk carrier, combination carrier, container vessel, gas carrier, general cargo vessel, refrigerated cargo carrier or tanker, the authorized representative of the vessel must ensure that the requirements of regulation 21 of Annex VI to MARPOL are met if

(*a*) the vessel is a new vessel; or

(*b*) the vessel is an existing vessel and is considered to be a newly constructed vessel for the purposes of chapter 4 of Annex VI to MARPOL.

Indice nominal de rendement énergétique requis

(4) S'il s'agit d'un bâtiment d'une jauge brute de 400 ou plus qui est un vraquier, un transporteur mixte, un porte-conteneurs, un transporteur de gaz, un bâtiment pour marchandises diverses, un transporteur de cargaisons réfrigérées ou un bâtiment-citerne, le représentant autorisé de ce bâtiment veille à ce que les exigences de la règle 21 de l'Annexe VI de MARPOL soient respectées si, selon le cas :

a) celui-ci est un bâtiment neuf;

b) celui-ci est un bâtiment existant et est considéré comme un bâtiment nouvellement construit pour l'application du chapitre 4 de l'Annexe VI de MARPOL.

Waivers

(5) In the case of a foreign vessel, the requirements of subsections (3) and (4) are subject to the exercise of the power conferred by regulation 19.4 of Annex VI to MARPOL by the government of the state whose flag the vessel is entitled to fly.

Dispenses

(5) S'il s'agit d'un bâtiment étranger, les exigences des paragraphes (3) et (4) sont assujetties à l'exercice du pouvoir conféré par la règle 19.4 de l'Annexe VI de MARPOL par le gouvernement de l'État sous le pavillon duquel le bâtiment est habilité à naviguer.

18. (1) Section 120 of the Regulations is replaced by the following:

18. (1) L'article 120 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Issuance of Canadian Air Pollution Prevention Certificates

120. (1) On application by the authorized representative of a Canadian vessel or a Canadian pleasure craft, and subject to paragraphs 16(4)(*b*) to (*d*) of the Act, the Minister must issue a Canadian Air Pollution Prevention Certificate to the vessel if the applicable requirements of this Division, other than those of section 116.2, are met.

Délivrance d'un certificat canadien de prévention de la pollution de l'atmosphère

120. (1) Sous réserve des alinéas 16(4)*b*) à *d*) de la Loi et à la demande du représentant autorisé d'un bâtiment canadien ou d'une embarcation de plaisance canadienne, le ministre délivre à ce bâtiment un certificat canadien de prévention de la pollution de l'atmosphère si les exigences applicables de la présente section, autres que celles de l'article 116.2, sont respectées.

Issuance of International Air Pollution Prevention Certificates

(2) On application by the authorized representative of a Canadian vessel or a Canadian pleasure craft, and subject to paragraphs 16(4)(*b*) to (*d*) of the Act, the Minister must issue an International Air Pollution Prevention Certificate to the vessel if the applicable requirements of chapter 3 of Annex VI to MARPOL are met.

Délivrance d'un certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère

(2) Sous réserve des alinéas 16(4)*b*) à *d*) de la Loi et à la demande du représentant autorisé d'un bâtiment canadien ou d'une embarcation de plaisance canadienne, le ministre délivre à ce bâtiment un certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère si les exigences applicables du chapitre 3 de l'Annexe VI de MARPOL sont respectées.

(2) Section 120 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (2):

(2) L'article 120 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :

Issuance of International Energy Efficiency Certificate

(3) On application by the authorized representative of a Canadian vessel or a Canadian pleasure craft, and subject to paragraphs 16(4)(*b*) to (*d*) of the Act, the Minister must issue an International Energy Efficiency Certificate to the vessel if the applicable requirements of chapter 4 of Annex VI to MARPOL are met.

Délivrance d'un certificat international relatif au rendement énergétique

(3) Sous réserve des alinéas 16(4)*b*) à *d*) de la Loi et à la demande du représentant autorisé d'un bâtiment canadien ou d'une embarcation de plaisance canadienne, le ministre délivre à ce bâtiment un certificat international relatif au rendement énergétique si les exigences applicables du chapitre 4 de l'Annexe VI de MARPOL sont respectées.

19. (1) Section 122 of the Regulations is replaced by the following:

19. (1) L'article 122 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Certificates, etc.

122. (1) Every vessel of 400 gross tonnage or more must

(*a*) hold and keep on board

Certificats, etc.

122. (1) Tout bâtiment d'une jauge brute de 400 ou plus doit :

a) être titulaire de l'un des documents ci-après, et le conserver à bord :

(i) a Canadian Air Pollution Prevention Certificate, or an International Air Pollution Prevention Certificate in the form set out in appendix I to Annex VI to MARPOL, if the vessel is a Canadian vessel or a Canadian pleasure craft and engages only on voyages in waters under Canadian jurisdiction,

(ii) an International Air Pollution Prevention Certificate in the form set out in appendix I to Annex VI to MARPOL, if the vessel

(A) is a Canadian vessel or a Canadian pleasure craft and does not engage only on voyages in waters under Canadian jurisdiction, or

(B) is entitled to fly the flag of a foreign state that is a party to Annex VI to MARPOL, or

(iii) a certificate of compliance certifying that the vessel meets the applicable requirements of Annex VI to MARPOL, if the vessel is entitled to fly the flag of a state that is not a party to Annex VI to MARPOL; and

(*b*) keep on board

(i) if the vessel has a marine diesel engine in respect of which any of sections 110.1 to 110.3 apply, an applicable certificate of type approval and a Technical File that meets the requirements of section 2.3.4 of the NO_x Technical Code,

(ii) if the vessel has a shipboard incinerator in respect of which section 115 applies, a certificate of type approval and an equipment operation manual that specifies how to operate the incinerator within the limits set out in paragraph 2 of appendix IV to Annex VI to MARPOL, and

(iii) if the vessel is referred to in subparagraph (*a*)(ii) or (iii), a list, in the form set out in Appendix I to Annex VI to MARPOL, of equipment that contains ozone depleting substances, other than equipment referred to in subsection 109(5).

(i) un certificat canadien de prévention de la pollution de l'atmosphère, ou un certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère selon le modèle figurant à l'appendice I de l'Annexe VI de MARPOL, s'il s'agit d'un bâtiment canadien ou d'une embarcation de plaisance canadienne qui effectue exclusivement des voyages dans les eaux de compétence canadienne,

(ii) un certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère selon le modèle figurant à l'appendice I de l'Annexe VI de MARPOL :

(A) s'il s'agit d'un bâtiment qui est un bâtiment canadien ou une embarcation de plaisance canadienne et qui n'effectue pas exclusivement des voyages dans les eaux de compétence canadienne,

(B) s'il s'agit d'un bâtiment qui est habilité à battre le pavillon d'un État étranger partie à l'Annexe VI de MARPOL,

(iii) un certificat de conformité attestant que le bâtiment est conforme aux exigences applicables de l'Annexe VI de MARPOL, si celui-ci est habilité à battre le pavillon d'un État qui n'est pas partie à MARPOL;

b) conserver à bord les documents ci-après :

(i) un certificat d'approbation de type applicable et un dossier technique qui est conforme aux exigences de l'article 2.3.4 du Code technique sur les No_x, si le bâtiment a un moteur diesel marin à l'égard duquel s'applique l'un ou l'autre des articles 110.1 à 110.3,

(ii) un certificat d'approbation de type et un manuel d'utilisation de l'équipement qui précise comment utiliser l'incinérateur dans les limites prévues au paragraphe 2) de l'appendice IV de l'Annexe VI de MARPOL, si le bâtiment a à bord un incinérateur de bord à l'égard duquel s'applique l'article 115,

(iii) une liste, selon le modèle figurant à l'appendice I de l'Annexe VI de MARPOL, de l'équipement qui contient des substances qui appauvrissent la couche d'ozone, autre que celui visé au paragraphe 109(5), si le bâtiment est visé aux sous-alinéas *a*)(ii) ou (iii).

VOC management plan

(2) Every crude oil tanker must keep on board the volatile organic compounds management plan referred to in subsection 112(3).

Plan de gestion VOC

(2) Tout transporteur de pétrole brut conserve à bord le plan de gestion des composés organiques volatils visé au paragraphe 112(3).

(2) Section 122 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (2):

(2) L'article 122 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :

International Energy Efficiency Certificates, etc.

(3) Every vessel of 400 gross tonnage or more must hold and keep on board

(*a*) an International Energy Efficiency Certificate in the form set out in appendix VIII to Annex VI to MARPOL, if the vessel

(i) is a Canadian vessel and does not engage only on voyages in waters under Canadian jurisdiction, or

(ii) is entitled to fly the flag of a foreign state that is a party to Annex VI to MARPOL; or

Certificat international de rendement énergétique, etc.

(3) Tout bâtiment d'une jauge brute de 400 ou plus doit être titulaire de l'un des documents ci-après, et le conserver à bord :

a) un certificat international relatif au rendement énergétique selon le modèle figurant à l'appendice VIII de l'Annexe VI de MARPOL :

(i) s'il s'agit d'un bâtiment qui est un bâtiment canadien et qui n'effectue pas exclusivement des voyages dans les eaux de compétence canadienne;

(*b*) a certificate of compliance certifying that the vessel meets the applicable requirements of Annex VI to MARPOL, if the vessel is entitled to fly the flag of a state that is not a party to Annex VI to MARPOL.

(ii) s'il s'agit d'un bâtiment qui est habilité à battre le pavillon d'un État étranger partie à l'Annexe VI de MARPOL;

b) un certificat de conformité attestant que le bâtiment est conforme aux exigences applicables de l'Annexe VI de MARPOL, s'il est habilité à battre le pavillon d'un État qui n'est pas partie à l'Annexe VI de MARPOL.

Ship Energy Efficiency Management Plans

(4) Every vessel of 400 gross tonnage or more that does not engage only on voyages in waters under Canadian jurisdiction must keep on board a Ship Energy Efficiency Management Plan that meets the requirements of regulation 22 of Annex VI to MARPOL. The Plan may form part of the vessel's Safety Management System, if the vessel has one.

Plan de gestion du rendement énergétique du navire

(4) Tout bâtiment d'une jauge brute de 400 ou plus qui n'effectue pas exclusivement des voyages dans les eaux de compétence canadienne conserve à bord un plan de gestion du rendement énergétique qui est conforme aux exigences de la règle 22 de l'Annexe VI de MARPOL. Le plan peut faire partie du système de gestion de la sécurité du bâtiment, si celui-ci en a un.

20. Section 123 of the Regulations is replaced by the following:

20. L'article 123 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Record book of engine parameters

123. A vessel that is fitted with a marine diesel engine in respect of which any of sections 110.1 to 110.3 apply must keep on board a record book of engine parameters and maintain it in accordance with section 6.2.2 of the NO_x Technical Code.

Registre des paramètres du moteur

123. Tout bâtiment muni d'un moteur diesel marin à l'égard duquel s'applique l'un ou l'autre des articles 110.1 à 110.3 conserve à bord un registre des paramètres du moteur et le tient à jour conformément à l'article 6.2.2 du Code technique sur les NO_x.

21. Subsection 124(1) of the Regulations is amended by replacing "subparagraph 122(*a*)(ii) or (iii)" with "subparagraph 122(1)(*a*)(ii) or (iii)".

21. Au paragraphe 124(1) du même règlement, « aux sous-alinéas 122*a*)(ii) ou (iii) » est remplacé par « aux sous-alinéas 122(1)*a*)(ii) ou (iii) ».

22. Section 125 of the Regulations and the heading before it are replaced by the following:

22. L'article 125 du même règlement et l'intertitre le précédant sont remplacés par ce qui suit :

Ozone Depleting Substances Record Book

124.1 (1) Every vessel referred to in subparagraph 122(1)(*a*)(ii) or (iii) that has a rechargeable system containing ozone depleting substances, other than any system or equipment referred to in subsection 109(5), must maintain an Ozone Depleting Substances Record Book and keep it on board.

Registre des substances qui appauvrissent la couche d'ozone

124.1 (1) Tout bâtiment visé aux sous-alinéas 122(1)*a*)(ii) ou (iii) et doté d'un système de recharge qui contient des substances qui appauvrissent la couche d'ozone, autre qu'un système ou l'équipement visés au paragraphe 109(5), tient à jour un registre des substances qui appauvrissent la couche d'ozone et le conserve à bord.

Entries

(2) The vessel's master must ensure that entries are made without delay in the Ozone Depleting Substances Record Book in respect of the following:

(*a*) the repair or maintenance of equipment containing ozone depleting substances;

(*b*) the recharge, full or partial, of equipment containing ozone depleting substances;

(*c*) any emission of ozone depleting substances;

(*d*) the transfer of ozone depleting substances to land-based reception facilities; and

(*e*) the supply of ozone depleting substances to the vessel.

Inscriptions

(2) Le capitaine du bâtiment veille à ce que les inscriptions soient faites sans délai dans le registre des substances qui appauvrissent la couche d'ozone à l'égard des activités suivantes :

a) la réparation ou l'entretien de l'équipement qui contient des substances qui appauvrissent la couche d'ozone;

b) le chargement, complet ou partiel, de l'équipement qui contient les substances qui appauvrissent la couche d'ozone;

c) les émissions de substances qui appauvrissent la couche d'ozone;

d) le transfert à terre, aux installations de réception, de substances qui appauvrissent la couche d'ozone;

e) l'avitaillement du bâtiment en substances qui appauvrissent la couche d'ozone.

Mass of ozone depleting substances

(3) The entries must include the mass of the ozone depleting substances that are involved in a recharge of equipment or that are emitted, transferred or supplied, as the case may be.

Masse des substances qui appauvrissent la couche d'ozone

(3) Les inscriptions comprennent la masse des substances qui appauvrissent la couche d'ozone et qui sont associées à la recharge de l'équipement ou qui sont émises, transférées ou avitaillées, selon le cas.

Subdivision 6

Exemptions and Equivalents

Board

125. (1) The Board may, in respect of Canadian vessels and Canadian pleasure craft, exercise the powers of the Administration conferred by regulations 3.2 and 4 of Annex VI to MARPOL.

Foreign governments

(2) In the case of a foreign vessel or a foreign pleasure craft, the requirements of this Division are subject to the exercise of the powers conferred by regulations 3.2 and 4 of Annex VI to MARPOL by the government of the state whose flag the vessel is entitled to fly.

23. The Regulations are amended by adding the following after section 131:

DIVISION 9

GREYWATER

Definitions

131.1 (1) The following definitions apply in this section.

"greywater" « *eaux grises* »

"greywater" means drainage from sinks, laundry machines, bath tubs, shower-stalls or dishwashers. It does not include sewage, or drainage from machinery spaces or workshop areas.

"new passenger vessel" « *bâtiment à passagers neuf* »

"new passenger vessel" means

(*a*) a passenger vessel that is constructed on or after the day on which this section comes into force;

(*b*) a passenger vessel that, on or after the day on which this section comes into force, undergoes a conversion that

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

(ii) is intended to substantially prolong the life of the vessel; or

(*c*) a vessel that, on or after the day on which this section comes into force, is converted into a passenger vessel.

"release" « *libération* »

"release" includes spilling, leaking, pumping, pouring, emitting, emptying, throwing and dumping.

Application

(2) This section applies in respect of vessels in waters under Canadian jurisdiction other than arctic waters.

Non-application

(3) This section does not apply in respect of a release of greywater that

(*a*) is necessary for the purpose of saving lives, securing the safety of a vessel or preventing the immediate loss of a vessel; or

(*b*) occurs as a result of an accident of navigation in which a vessel or its equipment is damaged, unless the accident occurs as a result of an action that is outside the ordinary practice of seafarers.

Solids in water and sheen on water prohibited

(4) The authorized representative of a vessel must ensure that any release of greywater by or from the vessel into the water does not result in the deposit of solids in the water or leave a sheen on the water.

Sous-section 6

Dispenses et équivalences

Bureau

125. (1) Le Bureau peut exercer, à l'égard des bâtiments canadiens et des embarcations de plaisance canadiennes, les pouvoirs de l'Administration qui lui sont conférés par les règles 3.2 et 4 de l'Annexe VI de MARPOL.

Gouvernements étrangers

(2) S'il s'agit d'un bâtiment étranger ou d'une embarcation de plaisance étrangère, les exigences de la présente section sont assujetties à l'exercice des pouvoirs conférés par les règles 3.2 et 4 de l'Annexe VI de MARPOL par le gouvernement de l'État sous le pavillon duquel le bâtiment est habilité à naviguer.

23. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 131, de ce qui suit :

SECTION 9

EAUX GRISES

Définitions

131.1 (1) Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente section.

« bâtiment à passagers neuf » "*new passenger vessel*"

« bâtiment à passagers neuf » S'entend :

a) d'un bâtiment à passagers qui est construit à la date de l'entrée en vigueur du présent article ou après cette date;

b) d'un bâtiment à passagers qui subit, à la date de l'entrée en vigueur du présent article ou après cette date, une transformation qui, selon le cas :

(i) modifie de manière importante les dimensions ou la capacité de transport de celui-ci,

(ii) vise à prolonger de manière importante la durée de vie de celui-ci;

c) d'un bâtiment qui, à la date de l'entrée en vigueur du présent article ou après cette date, est transformé en un bâtiment à passagers.

« eaux grises » "*greywater*"

« eaux grises » Eaux provenant des éviers, des machines à laver, des baignoires, des douches et des lave-vaisselle. La présente définition exclut les eaux usées et les eaux provenant des salles des machines ou des ateliers.

« libération » "*release*"

« libération » Sont compris dans la libération le déversement, l'écoulement, le pompage, le versement, l'émission, la vidange, le jet et la décharge.

Application

(2) Le présent article s'applique à l'égard des bâtiments qui se trouvent dans les eaux de compétence canadienne autres que les eaux arctiques.

Non-application

(3) Le présent article ne s'applique pas à l'égard de la libération des eaux grises qui, selon le cas :

a) est nécessaire pour sauvegarder la vie humaine, assurer la sécurité d'un bâtiment ou éviter sa perte immédiate;

b) se produit à la suite d'un accident maritime qui a endommagé le bâtiment 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 marins.

Interdiction — dépôt de solides dans l'eau et formation d'un lustre sur l'eau

(4) Le représentant autorisé d'un bâtiment veille à ce que la libération des eaux grises par le bâtiment ou de celui-ci n'entraîne ni le dépôt de solides dans l'eau ni la formation d'un lustre sur l'eau.

New passenger vessels

(5) The authorized representative of a new passenger vessel that is carrying more than 500 passengers must ensure that any release of greywater by or from the vessel into the water

(*a*) is passed through a marine sanitation device that meets the requirements of section 90; or

(*b*) is made at a distance of at least three nautical miles from shore.

Certificates of type approval

(6) Every vessel that is fitted with a marine sanitation device in order to meet the requirements of paragraph (5)(*a*) must keep on board

(*a*) a certificate of type approval

(i) in the case of a device referred to in subsection 90(1), certifying that the device meets the applicable requirements referred to in that subsection, and

(ii) in the case of a device referred to in subsection 90(2), certifying that the device was approved as an approved device under the *Great Lakes Sewage Pollution Prevention Regulations* and bearing the approval number; and

(*b*) a manual that sets out the operational and maintenance procedures for the device.

Bâtiments à passagers neufs

(5) Le représentant autorisé d'un bâtiment à passagers neuf et qui transporte plus de 500 passagers veille à ce que la libération des eaux grises par le bâtiment ou de celui-ci s'effectue, selon le cas :

a) à l'aide d'un appareil d'épuration marine qui est conforme aux exigences de l'article 90;

b) à une distance d'au moins trois milles marins de la rive.

Certificats d'approbation de type

(6) Tout bâtiment qui est pourvu d'un appareil d'épuration marine pour se conformer aux exigences de l'alinéa (5)*a*) conserve à bord les documents suivants :

a) un certificat d'approbation de type :

(i) s'il s'agit d'un appareil visé au paragraphe 90(1), attestant que celui-ci est conforme aux exigences applicables visées à ce paragraphe,

(ii) s'il s'agit d'un appareil visé au paragraphe 90(2), attestant que celui-ci 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 portant le numéro d'approbation;

b) un manuel énonçant la procédure d'utilisation et d'entretien de l'appareil.

CONSEQUENTIAL AMENDMENT AND COMING INTO FORCE

CONSEQUENTIAL AMENDMENT TO THE VESSEL CLEARANCE REGULATIONS

24. Paragraph 4(1)(*c*) of the *Vessel Clearance Regulations*[2] is amended by striking out "and" after subparagraph (iv) and by adding the following after subparagraph (v):

(vi) an International Energy Efficiency Certificate; and

COMING INTO FORCE

Registration date

25. (1) Subject to subsection (2), these Regulations come into force on the day on which they are registered.

January 1, 2013

(2) Section 116.2 of the *Vessel Pollution and Dangerous Chemicals Regulations*, as enacted by section 17, and subsections 18(2) and 19(2) come into force on January 1, 2013.

[29-1-o]

[2] SOR/2007-125

MODIFICATION CORRÉLATIVE ET ENTRÉE EN VIGUEUR

MODIFICATION CORRÉLATIVE AU RÈGLEMENT SUR L'OCTROI DES CONGÉS AUX BÂTIMENTS

24. L'alinéa 4(1)*c*) du *Règlement sur l'octroi des congés aux bâtiments*[2] est modifié par adjonction, après le sous-alinéa (v) de ce qui suit :

(vi) un certificat international relatif au rendement énergétique;

ENTRÉE EN VIGUEUR

Date d'enregistrement

25. (1) Sous réserve du paragraphe (2), le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

1er janvier 2013

(2) L'article 116.2 du *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux*, édicté par l'article 17, et les paragraphes 18(2) et 19(2) entrent en vigueur le 1er janvier 2013.

[29-1-o]

[2] DORS/2007-125

INDEX

Vol. 146, No. 29 — July 21, 2012

(An asterisk indicates a notice previously published.)

COMMISSIONS

Canada Revenue Agency
Income Tax Act
Revocation of registration of charities 2095
Canadian International Trade Tribunal
Carbon steel welded pipe — Determination 2095
Canadian Radio-television and Telecommunications Commission
Decisions
2012-371 and 2012-377 2099
* Notice to interested parties 2096
Notices of consultation
2012-370 and 2012-372 2097
Part 1 applications 2096
International Joint Commission
Boundary Waters Treaty of 1909
Public hearings on Lake Osoyoos 2100

GOVERNMENT NOTICES

Industry, Dept. of
Appointments 2092
Transport, Dept. of
Canada Marine Act
Hamilton Port Authority — Supplementary letters patent 2093

MISCELLANEOUS NOTICES

Canada Fluorspar (NL) Inc., construction of a wharf in Blue Beach Cove, N.L. 2102

MISCELLANEOUS NOTICES — *Continued*

Canadian Society for the Prevention of Cruelty to Children (The), relocation of head office 2102
Institute of Canadian Real Estate Investment Managers (The), surrender of charter 2102
RedBrick Bank, application to establish a bank 2103
SEARCH AND RESCUE VOLUNTEER ASSOCIATION OF CANADA, relocation of head office 2103

PARLIAMENT

Chief Electoral Officer
Canada Elections Act
Deregistration of a registered electoral district association 2094
House of Commons
* Filing applications for private bills (First Session, Forty-First Parliament) 2094

PROPOSED REGULATIONS

Federal Court of Appeal and Federal Court
Federal Courts Act
Rules Amending the Federal Courts Rules 2105
Transport, Dept. of, and Dept. of Natural Resources
Canada Shipping Act, 2001
Regulations Amending the Vessel Pollution and Dangerous Chemicals Regulations 2119

SUPPLEMENTS

Chief Electoral Officer
Electoral districts — Proposal for the province of New Brunswick (*Published separately*)

INDEX

Vol. 146, nº 29 — Le 21 juillet 2012

(L'astérisque indique un avis déjà publié.)

AVIS DIVERS

Banque de Brique Rouge, demande de constitution d'une banque 2103
Canada Fluorspar (NL) Inc., construction d'un quai dans l'anse Blue Beach (T.-N.-L.) 2102
Canadian Society for the Prevention of Cruelty to Children (The), changement de lieu du siège social 2102
Institut Canadien des Directeurs d'Investissement Immobilier (L'), abandon de charte 2102
SEARCH AND RESCUE VOLUNTEER ASSOCIATION OF CANADA, changement de lieu du siège social 2103

AVIS DU GOUVERNEMENT

Industrie, min. de l'
Nominations 2092
Transports, min. des
Loi maritime du Canada
Administration portuaire de Hamilton — Lettres patentes supplémentaires 2093

COMMISSIONS

Agence du revenu du Canada
Loi de l'impôt sur le revenu
Révocation de l'enregistrement d'organismes de bienfaisance 2095
Commission mixte internationale
Traité des eaux limitrophes de 1909
Audiences publiques sur le lac Osoyoos 2100

COMMISSIONS (*suite*)
Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes
* Avis aux intéressés 2096
Avis de consultation
2012-370 et 2012-372 2097
Décisions
2012-371 et 2012-377 2099
Demandes de la partie 1 2096
Tribunal canadien du commerce extérieur
Tubes soudés en acier au carbone — Décision 2095

PARLEMENT

Chambre des communes
* Demandes introductives de projets de loi privés (Première session, quarante et unième législature) 2094
Directeur général des élections
Loi électorale du Canada
Radiation d'une association de circonscription enregistrée 2094

RÈGLEMENTS PROJETÉS

Cour d'appel fédérale et Cour fédérale
Loi sur les Cours fédérales
Règles modifiant les Règles des Cours fédérales 2105
Transports, min. des, et min. des Ressources naturelles
Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada
Règlement modifiant le Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux 2119

SUPPLÉMENTS

Directeur général des élections
Circonscriptions électorales — Proposition pour la province du Nouveau-Brunswick (*publié à part*)

MAIL POSTE

Canada Post Corporation / Société canadienne des postes

Postage paid Port payé

Lettermail Poste-lettre

6627609
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :
Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5

Available from Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5

En vente : Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5