



*LOI DE 2001 SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA
(LMMC 2001)*

PROJET DE RÉFORME DE LA RÉGLEMENTATION

CONSULTATION PUBLIQUE

***RÉGLEMENT SUR LES LIGNES DE
CHARGE***

CONSEIL CONSULTATIF MARITIME CANADIEN (CCMC)

DOCUMENT D'INFORMATION

Automne 2004

Veillez faire parvenir vos commentaires à :
Arthur Graham, Gestionnaire de projet
Réglementations et Affaires internationales
Transports Canada, Sécurité maritime
Place de Ville, Tour C
330, rue Sparks, 11^e étage
Ottawa (Ontario) K1A 0N8

N^o de téléphone : (613) 998-8207
N^o de télécopieur : (613) 991-5670
Courriel : grahama@tc.gc.ca
Site Web site : <http://www.cmac-ccmc.gc.ca>

SGDDI 906461

Le présent document d'information a été préparé pour susciter des commentaires et des discussions.



Règlement sur les Lignes de Charge

*LMMC 2001 – Projet de réforme de la réglementation – Phase 1 – Consultations
Document d'information préparatoire aux réunions régionales du CCMC – Automne de 2004*

Autorité responsable

Le directeur de Normes, Construction et Équipement est l'autorité responsable du présent document.

Approbation

James Brock (pour)

Victor Santos-Pedro, directeur, Normes, Construction et Équipement.

Date de signature : 27 août 2004



Règlement sur les Lignes de Charge

*LMMC 2001 – Projet de réforme de la réglementation – Phase 1 – Consultations
Document d'information préparatoire aux réunions régionales du CCMC – Automne de 2004*

SOMMAIRE

La révision du *Règlement sur les lignes de charge* se poursuit dans le cadre du Projet de réforme de la réglementation. Depuis mars 2004, la Sécurité maritime de Transports Canada a tenu sept séances de consultation pour discuter des exigences proposées. Les commentaires reçus au cours des dernières séances de consultation montrent un faible intérêt de la part des protagonistes. Dans les mois à venir, les dispositions ébauchées feront l'objet de consultations qui devraient aider à affiner les exigences à inclure dans les nouveaux instruments de réglementation.

Pour faciliter le processus, Transports Canada (TC) envoie actuellement par la poste les documents préliminaires aux protagonistes qui le demandent. Ces documents se trouvent également sur le site Web du CCMC. Il est demandé aux protagonistes d'examiner les documents et de faire parvenir leurs commentaires écrits au Ministère avant le 15 novembre 2004. TC tiendra des discussions en personne sur le sujet au sein du Comité permanent de Normes, Construction et Équipement au cours de la réunion nationale du CCMC qui aura lieu du 22 au 25 novembre 2004.

CONTEXTE

Le *Règlement sur les lignes de charge* (RLC) fait partie de la phase 1 du Projet de réforme de la réglementation. Actuellement, il ne s'applique ni aux bâtiments de guerre, ni aux bâtiments de moins de 24 mètres de longueur, ni aux yachts de plaisance non engagés dans une activité commerciale, ni aux bateaux de pêche. Le nouveau RLC maintiendra et améliorera la sécurité des bâtiments et de leurs occupants (étanchéité à l'eau, protection de l'équipage, etc.).

Le projet aidera également le Canada à se conformer aux exigences internationales par la mise à jour du *Règlement sur les lignes de charge* actuel de la LMMC de manière à inclure le Protocole de l'OMI de 1988 relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge et à tenir compte des traités et des accords canado-américains en vigueur.

RAPPORT DE SITUATION

Les dernières consultations nationales indiquent que TC envisage d'incorporer la Convention et le Protocole sur les lignes de charge dans le nouveau règlement. Vu la structure de la LMMC 2001 (articles 35 et 120) et les travaux menés à ce jour, le Ministère a posé quatre questions principales, qui devraient donner une orientation au projet. Les réponses indiquent :

1. Que l'industrie ne montre pas de préférence spécifique pour l'adoption d'un ou de deux règlements.
2. Qu'il est utile d'incorporer les limites traditionnelles du voyage en eaux intérieures dans le *Règlement sur les lignes de charge* pour continuer à exclure les bâtiments des exigences sur les lignes de charge.
3. Que le *Règlement sur les lignes de charge* pourrait s'appliquer à tous les chalands transportant des produits polluants ou dangereux.



Règlement sur les Lignes de Charge

*LMMC 2001 – Projet de réforme de la réglementation – Phase 1 – Consultations
Document d'information préparatoire aux réunions régionales du CCMC – Automne de 2004*

4. Que seule la nécessité de respecter les décisions passées du Bureau au sujet de la hauteur minimale d'étrave exige une attention particulière.

Par ailleurs, des travaux sont en cours pour examiner les dispositions de la Convention de l'OMI et élaborer le Règlement sur les lignes de charge sur losange. La section qui suit présente une ébauche du Règlement sur les lignes de charge sur anneau. Un document distinct devrait bientôt rassembler d'autres instruments relatifs à ce règlement. Ces instruments suivraient l'approche adoptée pour l'ébauche du Règlement sur les lignes de charges sur anneau.

ORIENTATION ACTUELLE

Le Ministère prépare actuellement les ébauches de deux règlements distincts. Les principales modifications viseraient les points suivants :

- À l'heure actuelle, il est prévu de continuer à exempter, dans les mêmes conditions, les bâtiments déjà exemptés qui n'effectuent que des voyages en Zone des Grands Lacs de l'Amérique du Nord et en région périodique du Saint-Laurent.
- Il est prévu qu'un très petit nombre seulement des bâtiments qui n'effectuent que des voyages en eaux secondaires de classe 2 auront à se conformer au nouveau règlement, car la plupart des limites de navigation de cette classe de voyage pourraient se ranger dans la nouvelle classification de voyage en eaux abritées.
- Par contre, il est fort possible que certains bâtiments qui effectuent actuellement des voyages de cabotage de classe IV le long de l'une ou l'autre côte devront être munis d'un certificat de franc-bord.
- En ce qui concerne la hauteur minimale d'étrave, il est question d'élaborer et de valider un critère axé sur la performance.
- Les interprétations unifiées des dispositions de la Convention internationale sur les lignes de charge de 1966 pourraient devenir obligatoires.
- Le certificat de franc-bord interne (connu officiellement comme le certificat local de franc-bord) serait étendu, pour les bâtiments canadiens, des limites actuelles (eaux territoriales) jusqu'à la plate-forme continentale. Il est prévu que la nouvelle définition du voyage inclura les eaux territoriales dans « Cabotage, classe I ».
- Les bâtiments battant pavillon étranger immatriculés au Canada continueront d'être traités en fonction de la date à laquelle la quille a été posée.



Règlement sur les Lignes de Charge
LMMC 2001 – Projet de réforme de la réglementation – Phase 1 – Consultations
Document d'information préparatoire aux réunions régionales du CCMC – Automne de 2004

**DISPOSITIONS PROPOSÉES –
RÈGLEMENT SUR LES LIGNES DE CHARGE SUR ANNEAU**

INTERPRÉTATION

1. (1) Les définitions suivantes s'appliquent au présent Règlement.

« **Loi** » désigne la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. (*Act*)

« **eaux intérieures du Canada** » La totalité des fleuves, rivières, lacs et autres eaux douces navigables à l'intérieur du Canada, y compris le Saint-Laurent aussi loin vers la mer qu'une ligne tirée :

- a) de Cap-des-Rosiers à la pointe occidentale de l'île d'Anticosti; et
- b) de l'île d'Anticosti jusqu'à la rive nord du fleuve Saint-Laurent le long du méridien de longitude soixante-trois degrés ouest. (*inland waters of Canada*)

« **Bureau** » Le Bureau d'examen technique en matière maritime constitué par l'article 26. (*Board*)

« **Convention** » La Convention internationale sur les lignes de charge de 1966 [et ses modifications]. (*Convention*)

« **Convention de 1966** » La Convention internationale sur les lignes de charge de 1966; (*1966 Convention*).

« **lieu** » Un port, une installation maritime ou un bâtiment (navire) servant au chargement ou au déchargement de bâtiments. (*place*)

« **longueur** »

- a) s'entend, pour un bâtiment neuf, au sens du paragraphe 2(8) de l'Annexe A de la Convention ou du Règlement; et
- b) s'entend, pour un bâtiment existant, au sens du paragraphe 1(2) de l'Annexe I des Règles. (*length*)

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

« **bâtiment existant** » Un bâtiment qui n'est pas nouveau. (*existing vessel*).



Règlement sur les Lignes de Charge

*LMMC 2001 – Projet de réforme de la réglementation – Phase 1 – Consultations
Document d'information préparatoire aux réunions régionales du CCMC – Automne de 2004*

« bâtiment neuf » S'entend :

- a) d'un bâtiment canadien
 - (i) qui a été construit le 14 avril 1970 ou après cette date et effectue des voyages internationaux,
 - (ii) qui a été construit le 14 avril 1973 ou après cette date et n'effectue pas de voyages internationaux,
 - (iii) qui a été construit avant le 14 avril 1970 et effectue des voyages internationaux, ou qui a été construit avant le 14 avril 1973 et n'effectue pas de voyages internationaux, si le représentant autorisé a demandé par écrit au Ministre d'assigner au bâtiment les francs-bords d'un bâtiment neuf;

- b) d'un bâtiment étranger qui a été construit à la date ou après la date à laquelle la Convention de 1966 est entrée en vigueur dans l'État par lequel il a été autorisé à battre pavillon; (*new vessel*)

« Protocole » Le protocole de 1988 relatif à la Convention internationale sur les lignes de charge de 1966. (*protocol*)

« OMI » L'Organisation maritime internationale. (*IMO*)

« région périodique du fleuve Saint-Laurent » désigne la partie du Saint-Laurent délimitée par le pont Victoria à Montréal, une ligne droite reliant Cap-des-Rosiers à la pointe occidentale de l'île d'Anticosti et une ligne droite reliant le méridien 63 degrés ouest de l'île d'Anticosti jusqu'à la rive nord du Saint-Laurent. (*St. Lawrence River Seasonal Area*)

« Règles » Les Règles générales sur les lignes de charge, C.R.C., ch. 1425, comme elles se lisaient avant l'entrée en vigueur du présent Règlement. (*Rules*)

« TP 7301 » Le document de Transports Canada intitulé « Normes de stabilité, de compartimentage et de lignes de charge » et ses modifications.

« voyage en eaux intérieures » Un voyage effectué dans les eaux intérieures du Canada et dans toute partie d'un lac, d'un fleuve ou d'une rivière faisant corps avec les eaux internes du Canada située aux États-Unis, ou un voyage effectué sur le lac Michigan. (*inland voyage*)

« voyage intérieur » Un voyage d'un port canadien à un autre port canadien, à l'exclusion d'un voyage en eaux intérieures; [inclurait un voyage de cabotage I jusqu'à une installation située sur la plate-forme continentale]. (*domestic voyage*)

« voyage international » Un voyage, à l'exclusion d'un voyage en eaux intérieures, d'un port canadien à un port étranger ou d'un port étranger à un autre port étranger. (*international voyage*)



Règlement sur les Lignes de Charge

*LMMC 2001 – Projet de réforme de la réglementation – Phase 1 – Consultations
Document d'information préparatoire aux réunions régionales du CCMC – Automne de 2004*

« zone d'application du traité Canada / États-Unis sur les lignes de charge sur la côte ouest » désigne les eaux de Puget Sound, les eaux qui séparent l'île de Vancouver du continent, les eaux à l'est d'une ligne allant d'un point situé à un mille marin à l'ouest des limites de la ville de Port-Angeles dans l'État du Washington jusqu'à Race Rocks dans l'île de Vancouver, et d'une ligne allant de l'île Hope, en Colombie-Britannique, jusqu'au cap Calvert, de l'île Calvert en Colombie-Britannique, les eaux qui se situent à l'est d'une ligne allant du cap Calvert jusqu'à la pointe de l'île Duke et les eaux qui se situent au nord de l'île Duke et à l'est de l'île du Prince-de-Galles, de l'île Baranof et de l'île Chicagof, les eaux des détroits de Peril, de Neva et d'Olga jusqu'à Sitka, et les eaux à l'est d'une ligne allant de Port Althorp dans l'île Chicagof jusqu'au cap Spencer, en Alaska. (*West Coast Treaty Zone*)

« zone des Grands Lacs de l'Amérique du Nord » comprend les lacs Ontario, Érié, Huron (y compris la baie Georgienne), Michigan et Supérieur, les eaux qui relient ces lacs entre eux, la voie maritime du Saint-Laurent et le fleuve Saint-Laurent à l'ouest du pont Victoria à Montréal. (*North American Great Lakes zone*)

1. (2) Pour les besoins du présent Règlement, la date de construction d'un bâtiment désigne la première des dates suivantes :

- a) date de la pose de la quille;
- b) date du démarrage de la construction identifiable d'un bâtiment spécifique; et
- c) date à laquelle l'assemblage d'un bâtiment atteint le poids moindre entre 50 tonnes et le poids d'un pour cent de la masse estimée de tous les matériaux structuraux.

1. (3) Pour les besoins du présent Règlement, le terme « administration » contenu dans la Convention ou dans la Convention de 1966 renvoie :

- a) dans le cas d'un bâtiment canadien, au Ministre; et
- b) dans le cas d'un bâtiment étranger, au gouvernement de l'État par lequel il a été autorisé à battre pavillon.

1. (4) Pour les besoins du présent Règlement, les interprétations unifiées des dispositions de la Convention internationale sur les lignes de charge de 1966 sont considérées comme étant obligatoires.



Règlement sur les Lignes de Charge

*LMMC 2001 – Projet de réforme de la réglementation – Phase 1 – Consultations
Document d'information préparatoire aux réunions régionales du CCMC – Automne de 2004*

APPLICATION

2. Le présent Règlement s'applique à tous les bâtiments, à l'exception :
- a) des embarcations de plaisance;
 - b) des bâtiments servant à la pêche commerciale ou des bâtiments dont le chargement se fait en mer et sont engagés dans la pêche et le transport de poissons ou autres ressources vivantes de la mer, ou dans l'exploitation de la végétation marine;
 - c) des embarcations rapides qui répondent aux normes du Code de sécurité des engins à grande vitesse, édition 2000 (Code EGV 2000);
 - d) des bâtiments neufs de moins de 24 mètres de longueur;
 - e) des bâtiments existants de moins de 150 tonneaux de jauge brute;
 - f) des bâtiments qui effectuent :
 - (i) des voyages uniquement dans les limites des eaux intérieures canadiennes ou des voyages en eaux intérieures et sont marqués des lignes de charge et de francs-bords assignés conformément au Règlement sur les lignes de charge sur losange ou à des règlements sur les lignes de charge similaires établis en vertu de lois américaines,
 - (ii) des voyages en eaux protégées [peuvent inclure la plupart des voyages en eaux secondaires de classe II], ou
 - (iii) des voyages intérieurs, si les bâtiments ne transportent ni passagers ni marchandises;
 - g) des bâtiments canadiens ou immatriculés aux États-Unis qui effectuent des voyages internationaux entièrement dans la zone d'application du traité Canada / États-Unis sur les lignes de charge sur la côte ouest;
 - h) des bâtiments neufs non autopropulsés
 - (i) qui effectuent des voyages intérieurs entièrement dans la Zone d'application du traité Canada / États-Unis sur les lignes de charge sur la côte ouest et ne transportent ni passagers, ni hydrocarbures,
 - (ii) qui effectuent des voyages intérieurs hors de la Zone d'application du traité Canada / États-Unis sur les lignes de charge sur la côte ouest et ne transportent ni passagers, ni équipage, ni hydrocarbures; ou
 - i) des bâtiments existants non autopropulsés qui effectuent des voyages intérieurs et ne transportent ni passagers ni équipage.



Règlement sur les Lignes de Charge

*LMMC 2001 – Projet de réforme de la réglementation – Phase 1 – Consultations
Document d'information préparatoire aux réunions régionales du CCMC – Automne de 2004*

INTERDICTIONS

3. (1) Aucun bâtiment canadien ne peut effectuer un voyage intérieur sans un certificat local de franc-bord, un certificat international de franc-bord ou un certificat international d'exemption pour le franc-bord.
3. (2) Aucun bâtiment canadien ne peut effectuer un voyage internationale sans un certificat international de franc-bord ou un certificat international d'exemption pour le franc-bord.
3. (3) Aucun bâtiment étranger ne peut quitter un port canadien sans un certificat international de franc-bord ou un certificat international d'exemption pour le franc-bord.

CERTIFICATS

4. (1) Sur demande du représentant autorisé, le Ministre délivrera un certificat international de franc-bord ou un certificat local de franc-bord à un bâtiment canadien neuf :
 - a) qui se conforme aux conditions d'assignation contenues dans le chapitre II de l'Annexe I de la Convention;
 - b) dont les francs-bords ont été assignés conformément au chapitre III de l'Annexe I de la Convention; et
 - c) qui est marqué conformément au chapitre I de l'Annexe I de la Convention.
4. (2) Sur demande du représentant autorisé, le Ministre délivrera un certificat international de franc-bord ou un certificat local de franc-bord à un bâtiment canadien existant :
 - a) qui se conforme aux conditions d'assignation contenues dans la partie I de l'Annexe I des Règles;
 - b) dont les francs-bords ont été assignés conformément à la partie II de l'Annexe I des Règles; et
 - c) qui est marqué conformément à la partie VI de l'Annexe I des Règles.



Règlement sur les Lignes de Charge

*LMMC 2001 – Projet de réforme de la réglementation – Phase 1 – Consultations
Document d'information préparatoire aux réunions régionales du CCMC – Automne de 2004*

4. (3) Sur demande du représentant autorisé, le Ministre pourra délivrer un certificat international d'exemption pour le franc-bord à un bâtiment canadien exempté en vertu des paragraphes 6(2) ou (4) de la Convention :

- a) qui se conforme aux conditions d'assignation contenues dans la partie II de l'Annexe I de la Convention;
- b) dont les francs-bords ont été assignés conformément au chapitre III de la Convention; et
- c) qui est marqué conformément au chapitre I de l'Annexe I de la Convention.

4. (4) Le Ministre pourra délivrer un certificat local de franc-bord à une drague, suceuse ou à un chaland à clapets qui :

- a) est un bâtiment neuf et répond aux normes du paragraphe (1) autres que celles de la publication TP 7301, CHARGE 4, dans la mesure où il répond aux normes établies dans la publication TP; ou
- b) est un bâtiment existant et répond aux normes du paragraphe (2) autres que celles de la publication TP 7301, CHARGE 4, dans la mesure où il répond aux normes établies dans la publication TP.

RESPONSABILITÉS DES REPRÉSENTANTS AUTORISÉS

5. (1) Le représentant autorisé d'un bâtiment détenteur d'un certificat international de franc-bord ou d'un certificat local de franc-bord doit s'assurer :

- a) que le bâtiment respecte les conditions d'assignation contenues dans le chapitre II de l'Annexe I de la Convention ou de la partie I de l'Annexe I des Règles, selon le cas;
- b) que le bâtiment est marqué conformément au chapitre I de l'Annexe I de la Convention ou de la partie VI de l'Annexe I des Règles, selon le cas; et
- c) que le bâtiment peut, dans le cas d'un bâtiment canadien, être soumis à une inspection dans les trois mois qui précèdent ou suivent la date anniversaire de la délivrance de son certificat.



Règlement sur les Lignes de Charge

*LMMC 2001 – Projet de réforme de la réglementation – Phase 1 – Consultations
Document d'information préparatoire aux réunions régionales du CCMC – Automne de 2004*

5. (2) Le représentant autorisé d'un bâtiment détenteur d'un certificat international d'exemption pour le franc-bord doit s'assurer :

- a) sous réserve d'une exemption obtenue en vertu des paragraphes 6(2) ou (4) de la Convention,
 - (i) que le bâtiment se conforme aux conditions d'assignation contenues dans le chapitre II de l'Annexe I de la Convention, et
 - (ii) que le bâtiment est marqué conformément au chapitre I de l'Annexe I de la Convention;
- b) que le bâtiment répond aux normes de sécurité établies par le Bureau en vertu des paragraphes 6(2) ou (4) de la Convention au moment où il accorde l'exemption; et
- c) que le bâtiment peut, dans le cas d'un bâtiment canadien, être soumis à une inspection dans les trois mois qui précèdent ou suivent la date anniversaire de la délivrance de son certificat.

5. (3) Le représentant autorisé d'une drague, d'une suceuse ou d'un chaland à clapets détenteur d'un certificat local de franc-bord délivré en vertu du paragraphe 4(4) doit s'assurer :

- a) que le bâtiment répond, dans le cas d'un bâtiment neuf, aux normes du paragraphe 4(1), autres que celles contenues dans la publication TP 7301, CHARGE 4, et aux normes établies dans la publication TP;
- b) que le bâtiment répond, dans le cas d'un bâtiment existant, aux normes du paragraphe 4(4) autres que celles contenues dans la publication TP 7301, CHARGE 4, et aux normes établies dans la publication TP; et
- c) que le bâtiment peut être soumis à une inspection dans les trois mois qui précèdent ou suivent la date anniversaire de la délivrance de son certificat.

ZONES, RÉGIONS ET PÉRIODES SAISONNIÈRES

6.(1) Les zones, régions et périodes saisonnières contenues dans l'Annexe II de la Convention servent à déterminer la ligne de charge applicable d'un bâtiment neuf dans une zone ou une région.

6. (2) Pour tout voyage défini dans la colonne 1 du tableau ci-dessous, au cours d'une période établie dans la colonne 2, la ligne de charge applicable est déterminée par la période saisonnière définie dans la colonne 3.



Règlement sur les Lignes de Charge
LMMC 2001 – Projet de réforme de la réglementation – Phase 1 – Consultations
Document d'information préparatoire aux réunions régionales du CCMC – Automne de 2004

TABLEAU

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Article	Voyages	Périodes	Périodes saisonnières
1.	Voyage au cours duquel le bâtiment franchit la limite est de la région périodique du fleuve Saint-Laurent	a) 1 ^{er} novembre au 31 mars b) 1 ^{er} avril au 31 octobre	a) Hiver b) Été
2.	Voyage uniquement dans les limites de la zone des Grands Lacs de l'Amérique du Nord et de la région périodique du fleuve Saint-Laurent	a) 1 ^{er} novembre au 31 mars b) 1 ^{er} avril au 30 avril et du 1 ^{er} octobre au 31 octobre c) 1 ^{er} mai au 30 septembre	a) Hiver b) Été c) Tropicale

6. (3) Les zones, régions et périodes saisonnières contenues dans les Annexes III ou IV des Règles, selon le cas, servent à déterminer la ligne de charge applicable d'un bâtiment existant dans une zone ou une région.

AJUSTEMENT DES LIGNES DE CHARGE

7. (1) Lorsqu'un bâtiment se déplace en eau douce de densité égale à un, la ligne de charge est ajustée par une correction pour eau douce spécifiée dans le certificat de franc-bord du bâtiment. Cette correction, qui est déterminée conformément à la Convention ou aux Règles, selon les cas, est proportionnelle à la différence entre 1,025 et la densité réelle de l'eau lorsque la densité n'est pas égale à un.

7. (2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas :

- a) à un bâtiment neuf qui navigue dans la zone des Grands Lacs de l'Amérique du Nord; ni
- b) à un bâtiment existant qui navigue dans la zone des Grands Lacs de l'Amérique du Nord entre le 16 septembre et le 30 avril de l'année suivante.

7. (3) Lorsqu'un bâtiment quitte un lieu situé sur une rivière ou un fleuve ou dans les eaux intérieures pour aller en mer, la ligne de charge applicable est ajustée pour tenir compte du poids du combustible et autres produits d'avitaillement entre le point de départ et la mer.



Règlement sur les Lignes de Charge

*LMMC 2001 – Projet de réforme de la réglementation – Phase 1 – Consultations
Document d'information préparatoire aux réunions régionales du CCMC – Automne de 2004*

7. (4) Le paragraphe (3) ne s'applique pas :

- a) dans la zone des Grands Lacs de l'Amérique du Nord; ni
- b) dans la région périodique du fleuve Saint-Laurent, si le bâtiment effectue un voyage entièrement dans les limites de la zone des Grands Lacs de l'Amérique du Nord et de la région périodique du fleuve Saint-Laurent.

LIGNES DE CHARGE POUR BOIS EN PORTÉE

8. Les dispositions de la Convention sur les lignes de charge pour bois en portée ne s'appliquent à aucun bâtiment dans la zone des Grands Lacs de l'Amérique du Nord ou effectuant un voyage entièrement dans les limites de la zone des Grands Lacs de l'Amérique du Nord et de la région périodique du fleuve Saint-Laurent.

AFFICHAGE DES CERTIFICATS

9. Le représentant autorisé d'un bâtiment détenant un certificat international de franc-bord ou d'un certificat international d'exemption pour le franc-bord doit s'assurer que ce certificat est encadré et affiché en un lieu visible à bord.

INSCRIPTIONS AU JOURNAL DE BORD ET AVIS SUR LES TIRANTS D'EAU

10. Le capitaine d'un bâtiment détenant un certificat international de franc-bord ou d'un certificat international d'exemption pour le franc-bord doit :

- a) avant toute autre chose, inscrire dans le journal de bord, la correction pour l'eau douce et la position du livet de pont et des lignes de charge spécifiées dans le certificat; et
- b) avant de quitter un quai, un bassin, un port ou tout autre lieu, pour entreprendre un voyage international, inscrire dans le journal de bord, selon qu'il y est inscrit, les renseignements sur les tirants d'eau et les francs-bords, afficher ces renseignements bien en vue à bord du bâtiment et s'assurer qu'ils demeurent lisibles jusqu'à l'arrivée à un autre quai, bassin, port ou lieu.

EXEMPTIONS ET ÉQUIVALENCES

11. Le Bureau se réserve le droit d'exercer les pouvoirs de l'Administration en vertu des articles 6 et 8 de la Convention.