

Canada Gazette

Part II



Gazette du Canada

Partie II

OTTAWA, WEDNESDAY, MAY 30, 2007

Statutory Instruments 2007

SOR/2007-97 to 106 and SI/2007-61

Pages 890 to 969

OTTAWA, LE MERCREDI 30 MAI 2007

Textes réglementaires 2007

DORS/2007-97 à 106 et TR/2007-61

Pages 890 à 969

NOTICE TO READERS

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

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

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

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

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

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

AVIS AU LECTEUR

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

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

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

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

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

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

Registration
SOR/2007-97 May 8, 2007

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Order 2007-87-03-01 Amending the Domestic Substances List

Whereas the Minister of the Environment has been provided with information under either paragraph 87(1)(a) or (5)(a) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^a in respect of each substance referred to in the annexed Order;

Whereas, in respect of the substances being added to the *Domestic Substances List* pursuant to subsection 87(1) of that Act, the Minister of the Environment and the Minister of Health are satisfied that those substances have been manufactured in or imported into Canada in excess of the quantity prescribed under the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)* by the person who provided the information;

Whereas the period for assessing the information under section 83 of that Act has expired;

And whereas no conditions under paragraph 84(1)(a) of that Act in respect of the substances are in effect;

Therefore, the Minister of the Environment, pursuant to subsections 87(1), (3) and (5) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^a, hereby makes the annexed *Order 2007-87-03-01 Amending the Domestic Substances List*.

Ottawa, May 4, 2007

JOHN BAIRD
Minister of the Environment

Enregistrement
DORS/2007-97 Le 8 mai 2007

LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (1999)

Arrêté 2007-87-03-01 modifiant la Liste intérieure

Attendu que le ministre de l'Environnement a reçu les renseignements visés aux alinéas 87(1)a) ou (5)a) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^a concernant chaque substance visée par l'arrêté ci-après;

Attendu que le ministre de l'Environnement et le ministre de la Santé sont convaincus que celles de ces substances qui sont ajoutées à la *Liste intérieure* en vertu du paragraphe 87(1) de cette loi ont été fabriquées ou importées au Canada, par la personne qui a fourni les renseignements, en une quantité supérieure à celle prévue par le *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*;

Attendu que le délai d'évaluation prévu à l'article 83 de cette loi est expiré;

Attendu que les substances ne sont assujetties à aucune condition fixée aux termes de l'alinéa 84(1)a) de cette loi,

À ces causes, en vertu des paragraphes 87(1), (3) et (5) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^a, le ministre de l'Environnement prend l'*Arrêté 2007-87-03-01 modifiant la Liste intérieure*, ci-après.

Ottawa, le 4 mai 2007

Le ministre de l'Environnement
JOHN BAIRD

ORDER 2007-87-03-01 AMENDING THE DOMESTIC SUBSTANCES LIST

AMENDMENTS

1. Part 1 of the *Domestic Substances List*¹ is amended by adding the following in numerical order:

1076-97-7 T	67701-28-4 N	319002-92-1 N
9045-06-1 N-P	221453-61-8 N-P	351870-33-2 N

2. (1) Part 3 of the List is amended by deleting the following:

17786-2 N-P	2,2'-Disulfonatostilbene, 4,4'-bis[[4-(dicarboxyalkylamino)-6-(2,5-disulfonatophenylamino)-1,3,5-triazine-2-yl]amino]-, decasodium
	4,4'-bis[[4-(Dicarboxyalkylamino)-6-(2,5-disulfonatophénylamino)-1,3,5-triazine-2-yl]amino]-2,2'-disulfonatostilbène de décasodium

ARRÊTÉ 2007-87-03-01 MODIFIANT LA LISTE INTÉRIEURE

MODIFICATIONS

1. La partie 1 de la *Liste intérieure*¹ est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :

1076-97-7 T	67701-28-4 N	319002-92-1 N
9045-06-1 N-P	221453-61-8 N-P	351870-33-2 N

2. (1) La partie 3 de la même liste est modifiée par radiation de ce qui suit :

^a S.C. 1999, c. 33
¹ SOR/94-311

^a L.C. 1999, ch. 33
¹ DORS/94-311

(2) Part 3 of the List is amended by adding the following in numerical order:**(2) La partie 3 de la même liste est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :**

- 15315-6 N Butanol blocked polymer with polymethylenepolyphenylene isocyanate and poly[oxy(methylalkanediyl)]
Butanol bloqué polymérisé avec l'isocyanate de polyméthylèneglycol et le poly[oxy(méthylalcanediyl)]
- 17282-2 N-P 1,3-Benzenedicarboxylic acid and 2,5-furandione, polymer with 1,2-ethanediol, 2,2-dimethyl-1,3-propanediol, 1,2-propanediol, and substituted alkane, phenylmethyl ester
Acide benzène-1,3-dicarboxylique et la furanne-2,5-dione polymérisée avec l'éthane-1,2-diol, le 2,2-diméthylpropane-1,3-diol, le propane-1,2-diol et un substituéalcanoate de phénylméthyle
- 17786-2 N 2,2'-Disulfonatostilbene, 4,4'-bis[[4-(dicarboxyalkylamino)-6-(2,5-disulfonatophenylamino)-1,3,5-triazine-2-yl]amino]-, decasodium
4,4'-bis[[4-(Dicarboxyalkylamino)-6-(2,5-disulfonatophénylamino)-1,3,5-triazine-2-yl]amino]-2,2'-disulfonatostilbène de décasodium
- 17794-1 N Fatty acid, soybean oil, polyfunctionalized
Acide gras et huile de soja, polyfonctionnalisés
- 17795-2 N-P Fatty acids, soya, polymers with benzoic acid, pentaerythritol, phthalic anhydride, polyethylene glycol and fatty acids from another naturally occurring oil
Acides gras, soja, polymères avec l'acide benzoïque, le pentaérythritol, l'anhydride phtalique, le polyéthylèneglycol et des acides gras d'une autre huile qui existe naturellement
- 17796-3 N Poly[oxy(methyl-1,2-ethanediyl)]-, α -hydro- ω -hydroxy-, reaction products with 1,1'-methylenebis[4-isocyanatobenzene] homopolymer allophanate
 α -Hydro- ω -hydroxypoly[oxy(méthyléthane-1,2-diyl)] produits de réaction avec un homopolymère allophanate de 1,1'-méthylènebis[4-isocyanatobenzène]
- 17798-5 N-P Siloxanes and silicones, di-Me, substitutedalkyl group-terminated, polymers with alicyclic diamine, isoalkane diisocyanate, poly(oxyalkylene)diamine and urea
Siloxanes et silicones, diméthyl-, terminés par un groupe substituéalkyl, polymère avec une alicycliquediamine, un isoalcanediisocyanate, la poly(oxyalkylène)diamine et l'urée
- 17799-6 N Vegetable oil, polymer with adipic acid, diethylene glycol, 1,1'-methylenebis[isocyanatobenzene] and polypropylene glycol
Huile végétale polymérisée avec l'acide adipique, le diéthylèneglycol, le 1,1'-méthylènebis[isocyanatobenzène] et le polypropylèneglycol

COMING INTO FORCE**ENTRÉE EN VIGUEUR**

3. This Order comes into force on the day on which it is registered.

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION**

(This statement is not part of the Order.)

(Ce résumé ne fait pas partie de l'Arrêté.)

Description

The purpose of the publication is to add substances to the *Domestic Substances List* (DSL) and make consequential deletions from the *Non-Domestic Substances List* (NDSL).

Subsection 66(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA 1999) empowers the Minister of the Environment to compile a list of substances, to be known as the DSL, which specifies "all substances that the Minister is satisfied were, between January 1, 1984 and December 31, 1986, (a) manufactured in or imported into Canada by any person in a quantity of not less than 100 kg in any one calendar year; or (b) in Canadian commerce or used for commercial manufacturing purposes in Canada".

For the purposes of the Act, the DSL is the sole basis for determining whether a substance is "existing" or "new" to Canada.

Description

L'objectif de cette publication est d'ajouter des substances à la *Liste intérieure* (LIS) et de les radier de la *Liste extérieure* (LES), selon le cas.

Le paragraphe 66(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* (1999) [LCPE (1999)] stipule que le ministre de l'Environnement doit établir une liste de substances appelée LIS qui énumère toutes les « substances qu'il estime avoir été, entre le 1^{er} janvier 1984 et le 31 décembre 1986, a) soit fabriquées ou importées au Canada par une personne en une quantité d'au moins 100 kg au cours d'une année; b) soit commercialisées ou utilisées à des fins de fabrication commerciale au Canada ».

Au sens de la Loi, la LIS est le seul document qui permet de déterminer si une substance est « existante » ou « nouvelle » au

Substances on the DSL are not subject to the requirements of the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*, made under section 89 of CEPA 1999. Substances that are not on the DSL will require notification and assessment, as prescribed by these Regulations, before they can be manufactured in or imported into Canada.

The DSL was published in the *Canada Gazette*, Part II, in May 1994. However, the DSL is not a static list and is subject, from time to time, to additions, deletions or corrections that are published in the *Canada Gazette*.

Subsection 87(1) of CEPA 1999 requires the Minister to add a substance to the DSL where: (a) the Minister has been provided with information in respect of the substance under section 81 or 82 and any additional information or test results required under subsection 84(1); (b) the Ministers are satisfied that the substance has been manufactured in or imported into Canada by the person who provided the information in excess of (i) 1 000 kg in any calendar year, (ii) an accumulated total of 5 000 kg, or (iii) the quantity prescribed for the purposes of this section; and (c) the period for assessing the information under section 83 has expired; and (d) no conditions specified under paragraph 84(1)(a) in respect of the substance remain in effect.

Subsection 87(5) of CEPA 1999 requires the Minister to add a substance to the DSL where: (a) the Minister has been provided with any information in respect of the substance under subsections 81(1) to (13) or section 82, any additional information or test results required under subsection 84(1), and any other prescribed information; (b) the period for assessing the information under section 83 has expired; and (c) no conditions specified under paragraph 84(1)(a) in respect of the substance remain in effect.

Substances added to the DSL, if they appear on the NDSL, are deleted from that List as indicated under subsection 66(3), subsection 87(1) and subsection 87(5) of CEPA 1999.

Alternatives

CEPA 1999 sets out a process for updating the DSL in accordance with strict timelines. Since the substances covered by this amendment have met the criteria for addition to the DSL, there is no alternative to their addition.

Similarly, there is no alternative to the NDSL deletions, since a substance cannot be on both the NDSL and the DSL.

Benefits and costs

Benefits

This amendment of the DSL will benefit the public, industry and governments, by identifying additional substances and by exempting them from all assessment and reporting requirements under section 81 of CEPA 1999.

Costs

There will be no incremental costs to the public, industry or governments associated with this amendment of the DSL.

Competitiveness

All nominated substances are added to the DSL if they have been determined to be consistent with the eligibility criteria

Canada. Les substances inscrites sur la LIS ne sont pas assujetties aux exigences du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*, lequel fut pris sous le régime de l'article 89 de la LCPE (1999). Les substances non énumérées à la LIS doivent faire l'objet d'un préavis et d'une évaluation, et ce, avant leur fabrication ou leur importation au Canada.

La LIS a été publiée dans la *Gazette du Canada* Partie II en mai 1994. Cependant, la LIS n'est pas une liste statique, et elle peut faire l'objet d'ajouts, d'éliminations ou de corrections, qui sont publiés dans la *Gazette du Canada*.

Le paragraphe 87(1) de la LCPE (1999) exige que le Ministre ajoute une substance à la LIS lorsque : a) il a reçu des renseignements concernant la substance en application des articles 81 ou 82, ainsi que les renseignements complémentaires ou les résultats d'essais exigés en vertu du paragraphe 84(1); b) les ministres sont convaincus qu'elle a été fabriquée ou importée par la personne qui a fourni les renseignements en une quantité supérieure, selon le cas, à : (i) 1 000 kg au cours d'une année civile, (ii) un total de 5 000 kg, (iii) la quantité fixée par règlement pour l'application du présent article; c) le délai d'évaluation prévu à l'article 83 est expiré; d) la substance n'est plus assujettie aux conditions précisées au titre de l'alinéa 84(1)a).

Le paragraphe 87(5) de la LCPE (1999) exige que le Ministre ajoute une substance à la LIS lorsque : a) il a reçu des renseignements concernant la substance en application des paragraphes 81(1) à (13) ou de l'article 82, les renseignements complémentaires ou les résultats d'essais exigés en vertu du paragraphe 84(1), ainsi que les renseignements réglementaire; b) le délai d'évaluation prévu à l'article 83 est expiré; c) la substance n'est plus assujettie aux conditions précisées au titre de l'alinéa 84(1)a).

Les substances ajoutées à la LIS, si elles figurent sur la LES, sont radiées de celle-ci en vertu du paragraphe 66(3), du paragraphe 87(1) et du paragraphe 87(5) de la LCPE (1999).

Solutions envisagées

La LCPE (1999) fait état d'un processus strict pour l'échéance des mises à jour de la LIS. Étant donné que les substances qui font l'objet de cette modification ont rempli les conditions pour l'ajout à la LIS, il n'existe aucune autre solution de remplacement à leur ajout.

Dans le même ordre d'idées, il n'y a pas de solution de rechange aux radiations de la LES puisqu'une substance ne peut pas figurer sur la LIS et la LES en même temps.

Avantages et coûts

Avantages

Cette modification à la LIS entraînera des avantages pour le public, l'industrie et les gouvernements en identifiant les substances additionnelles et en les exemptant de toutes les exigences liées à l'article 81 de la LCPE (1999).

Coûts

Aucun coût additionnel ne sera encouru par le public, l'industrie et les gouvernements à la suite de cette modification à la LIS.

Compétitivité

Toutes les substances désignées sont ajoutées à la LIS si elles ont été identifiées comme respectant le critère d'admissibilité

specified in CEPA 1999. Thus no manufacturer or importer is disadvantaged by this amendment of the DSL.

Consultation

As the content of the notices associated with this amendment does not contain any information that would be subject to comment or objection by the general public, no consultation was required.

Compliance and enforcement

The DSL identifies substances that, for the purposes of CEPA 1999, are not subject to the requirements of the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*. There are no compliance or enforcement requirements associated with the DSL itself.

Contacts

Ms. Karen Mailhiot
Manager
Notification and Client Services Section
New Substances Division
Strategic Risk Assessment Directorate
Science and Technology Branch
Environment Canada
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Telephone: 819-953-0385

Mr. Peter Sol
Director
Impact Analysis and Instrument Choice Division
Strategic Analysis and Research Directorate
Strategic Policy Branch
Environment Canada
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Telephone: 819-994-4484

mentionné à la LCPE (1999). Par conséquent, aucun manufacturier ou importateur n'est pénalisé par cette modification à la LIS.

Consultations

Étant donné que l'avis lié à cette modification énonce qu'aucun renseignement ne fera l'objet de commentaire ou d'objection de la part du public en général, aucune consultation ne s'est avérée nécessaire.

Respect et exécution

La LIS identifie, tel qu'il est requis par la LCPE (1999), les substances qui ne sont pas assujetties aux modalités du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*. Ainsi, il n'y a pas d'exigence de mise en application associée à la LIS.

Personnes-ressources

M^{me} Karen Mailhiot
Gestionnaire
Déclarations et services à la clientèle
Division des substances nouvelles
Direction des sciences et de l'évaluation des risques
Direction générale des sciences et de la technologie
Environnement Canada
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Téléphone : 819-953-0385

M. Peter Sol
Directeur
Division d'Analyse d'impact et choix d'instrument
Direction générale des Analyse et recherche stratégique
Direction générale de la politique stratégique
Environnement Canada
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Téléphone : 819-994-4484

Registration
SOR/2007-98 May 10, 2007

Enregistrement
DORS/2007-98 Le 10 mai 2007

CUSTOMS TARIFF

TARIF DES DOUANES

Order Amending the Schedule to the Customs Tariff (Harmonized System Conversion, 2007), No. 3

Décret n° 3 modifiant l'annexe du Tarif des douanes (conversion du Système harmonisé, 2007)

P.C. 2007-720 May 10, 2007

C.P. 2007-720 Le 10 mai 2007

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to section 14^a of the *Customs Tariff*^b, hereby makes the annexed *Order Amending the Schedule to the Customs Tariff (Harmonized System Conversion, 2007)*, No. 3.

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de l'article 14^a du *Tarif des douanes*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret n° 3 modifiant l'annexe du Tarif des douanes (conversion du Système harmonisé, 2007)*, ci-après.

**ORDER AMENDING THE SCHEDULE TO THE
CUSTOMS TARIFF (HARMONIZED SYSTEM
CONVERSION, 2007), NO. 3**

**DÉCRET N° 3 MODIFIANT L'ANNEXE DU TARIF
DES DOUANES (CONVERSION DU SYSTÈME
HARMONISÉ, 2007)**

AMENDMENTS

MODIFICATIONS

1. Tariff item No. 5514.32.00 in the List of Tariff Provisions set out in the schedule to the *Customs Tariff*¹ is repealed.
2. The List of Tariff Provisions set out in the schedule to the Act is amended as set out in Part 1 of the schedule to this Order.
3. The List of Tariff Provisions set out in the schedule to the Act is amended by adding, in numerical order, the tariff provision set out in Part 2 of the schedule to this Order.
4. The List of Intermediate and Final Rates for Tariff Items of the "F" Staging Category set out in the schedule to the Act is amended by adding, in numerical order, the tariff item set out in Part 3 of the schedule to this Order.

1. Le n° tarifaire 5514.32.00 dans la liste des dispositions tarifaires de l'annexe du *Tarif des douanes*¹ est abrogé.
2. La liste des dispositions tarifaires de l'annexe de la même loi est modifiée conformément à la partie 1 de l'annexe du présent décret.
3. La liste des dispositions tarifaires de l'annexe de la même loi est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de la disposition tarifaire figurant à la partie 2 de l'annexe du présent décret.
4. La liste des taux intermédiaires et des taux finaux pour les numéros tarifaires de la catégorie d'échelonnement « F » de l'annexe de la même loi est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, du numéro tarifaire figurant à la partie 3 de l'annexe du présent décret.

COMING INTO FORCE

ENTRÉE EN VIGUEUR

5. This Order is deemed to have come into force on January 1, 2007.

5. Le présent décret est réputé être entré en vigueur le 1^{er} janvier 2007.

SCHEDULE

ANNEXE

**PART 1
(Section 2)**

**PARTIE 1
(article 2)**

AMENDMENT TO THE LIST OF TARIFF PROVISIONS

**MODIFICATION DE LA LISTE DES DISPOSITIONS
TARIFAIRES**

1. Tariff item No. 3006.91.00 is amended by replacing (a) in the column "Most-Favoured-Nation Tariff / Initial Rate", the reference to "6.5%" with a reference to "Free";

1. Le n° tarifaire 3006.91.00 est modifié par remplacement : a) dans la colonne « Tarif de la nation la plus favorisée / Taux initial », de la mention « 6,5 % » par la mention « En fr. »;

^a S.C. 2001, c. 28, s. 33

^b S.C. 1997, c. 36

¹ S.C. 1997, c. 36

^a L.C. 2001, ch. 28, art. 33

^b L.C. 1997, ch. 36

¹ L.C. 1997, ch. 36

(b) in the column “Most-Favoured-Nation Tariff / Final Rate”, the reference to “6.5% (A)” with a reference to “Free (A)”;

(c) in the column “Preferential Tariff / Initial Rate”, the reference to “3%” following the abbreviation “GPT” with a reference to “Free”; and

(d) in the column “Preferential Tariff / Final Rate”, the reference to “3% (A)” following the abbreviation “GPT” with a reference to “Free (A)”.

2. The Description of Goods of tariff item No. 8443.91.10 is replaced by the following:

---The following, other than for use by printers, lithographers, bookbinders, paper or foil converters, manufacturers of stereotypes, electrotypes or printing plates or rolls, or manufacturers of articles made from paper, paperboard, plastics or foil:

Auto-feeders (sheet sizes 15.2 cm x 22.9 cm to 61 cm x 66 cm);

Collators;

Flexographic web converting systems;

Folders;

Joggers (sheet sizes 71.1 cm x 61 cm to 101.6 cm x 73.7 cm);

Perforators (sheet sizes 7.6 cm x 7.6 cm to 66 cm x 76.2 cm);

Sheeters for sheet widths of 39.4 cm or more but not exceeding 101.6 cm;

Trimmers

3. The Description of Goods of tariff item No. 8443.99.10 is replaced by the following:

---The following, other than for use by printers, lithographers, bookbinders, paper or foil converters, manufacturers of stereotypes, electrotypes or printing plates or rolls, or manufacturers of articles made from paper, paperboard, plastics or foil:

Auto-feeders (sheet sizes 15.2 cm x 22.9 cm to 61 cm x 66 cm);

Collators;

Folders;

Joggers (sheet sizes 71.1 cm x 61 cm to 101.6 cm x 73.7 cm);

Perforators (sheet sizes 7.6 cm x 7.6 cm to 66 cm x 76.2 cm);

Sheeters for sheet widths of 39.4 cm or more but not exceeding 101.6 cm;

Trimmers

b) dans la colonne « Tarif de la nation la plus favorisée / Taux initial », de la mention « 6,5 % (A) » par la mention « En Fr. (A) »;

c) dans la colonne « Tarif de préférence / Taux initial », de la mention « 3 % » figurant après l’abréviation « TPG » par la mention « En fr. »;

d) dans la colonne « Tarif de préférence / Taux final », de la mention « 3 % (A) » figurant après l’abréviation « TPG » par la mention « En fr. (A) ».

2. (1) La Dénomination des marchandises du n° tarifaire 8443.91.10 est remplacée par ce qui suit :

---Ceux qui suivent, autres que ceux devant être utilisés par des imprimeurs, lithographes, relieurs, transformateurs de papier ou de feuilles métalliques, fabricants de stéréotypes, d’électrotypes et de plaques ou de cylindres d’impression, ou par des fabricants d’articles en papier, carton, matières plastiques ou feuilles métalliques :

Margeurs automatiques (format de feuilles de 15,2 cm x 22,9 cm à 61 cm x 66 cm);

Interclasseuses;

Systèmes flexographiques de conversion des bords;

Plieuses;

Tables vibrantes (format de feuilles de 71,1 cm x 61 cm à 101,6 cm x 73,7 cm);

Perforateurs (format de feuilles de 7,6 cm x 7,6 cm à 66 cm x 76,2 cm);

Découpeuses pour feuilles d’une largeur de 39,4 cm ou plus mais n’excédant pas 101,6 cm;

Rognoirs

(2) La Dénomination des marchandises du n° tarifaire 8443.99.10 est remplacée par ce qui suit :

---Ceux qui suivent, autres que ceux devant être utilisés par des imprimeurs, lithographes, relieurs, transformateurs de papier ou de feuilles métalliques, fabricants de stéréotypes, d’électrotypes et de plaques ou de cylindres d’impression, ou par des fabricants d’articles en papier, carton, matières plastiques ou feuilles métalliques :

Margeurs automatiques (format de feuilles de 15,2 cm x 22,9 cm à 61 cm x 66 cm);

Interclasseuses;

Systèmes flexographiques de conversion des bords;

Plieuses;

Tables vibrantes (format de feuilles de 71,1 cm x 61 cm à 101,6 cm x 73,7 cm);

Perforateurs (format de feuilles de 7,6 cm x 7,6 cm à 66 cm x 76,2 cm);

Découpeuses pour feuilles d’une largeur de 39,4 cm ou plus mais n’excédant pas 101,6 cm;

Rognoirs

PART 2
(Section 3)

ADDITION TO THE LIST OF TARIFF PROVISIONS

Tariff Item	Description of Goods	Most-Favoured-Nation Tariff		Preferential Tariff	
		Initial Rate	Final Rate	Initial Rate	Final Rate
6115.99.00	--Of other textile materials	16 %	16 % (A)	UST: Free MT: Free MUST: N/A CT: Free CIAT: Free CRT: 4 % and 0.3¢/pair GPT: N/A LDCT: Free CCCT: N/A AUT: 16 % NZT: 16 %	UST: Free (A) MT: Free (A) MUST: N/A CT: Free (A) CIAT: Free (A) CRT: Free (F) GPT: N/A LDCT: Free (A) CCCT: N/A AUT: 16 % (A) NZT: 16 % (A)

PARTIE 2
(article 3)

NOUVELLE DISPOSITION TARIFAIRE

Numéro Tarifaire	Dénomination des marchandises	Tarif de la nation la plus favorisée		Tarif de préférence	
		Taux initial	Taux final	Taux initial	Taux final
6115.99.00	--D'autres matières textiles	16 %	16 % (A)	TÉU: En fr. TM: En fr. TMÉU: S/O TC: En fr. TACI: En fr. TRC: 4 % et 0,3 ¢/paire TPG: S/O TPMD: En fr. TPAC: S/O TAU: 16 % TNZ: 16 %	TÉU: En fr. (A) TM: En fr. (A) TMÉU: S/O TC: En fr. (A) TACI: En fr. (A) TCR: En fr. (F) TPG: S/O TPMD: En fr. (A) TPAC: S/O TAU: 16 % (A) TNZ: 16 % (A)

PART 3
(Section 4)

ADDITION OF TARIFF ITEM

Tariff Item	Most-Favoured-Nation Tariff	Preferential Tariff
6115.99.00		Effective on January 1, 2008 CRT: 2 % and 0.1¢/pair Effective on January 1, 2009 CRT: Free

PARTIE 3
(article 4)

NOUVEAU NUMÉRO TARIFAIRE

Numéro tarifaire	Tarif de la nation la plus favorisée	Tarif de préférence
6115.99.00		À compter du 1 ^{er} janvier 2008 CTCR: 2 % et 0,1 ¢/paire À compter du 1 ^{er} janvier 2009 TCR: En fr.

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Order.)

Description

Most countries, including Canada, are signatories to the International Convention on the Harmonized Commodity Description and Coding System ("the Harmonized System"), which governs the numbering and description of the approximately 8,600 tariff items in the *Customs Tariff*. The World Customs Organization, which is the international body that oversees the Harmonized System, periodically updates it to reflect changing technology and patterns of trade. The last round of amendments to the Harmonized System took effect on January 1, 2007. As a signatory to the Harmonized System Convention, Canada had a commitment to incorporate these amendments into its *Customs Tariff* as of that date.

The changes required to align the *Customs Tariff* with the Harmonized System changes, which took effect on January 1, 2007, were the subject of two Orders passed in June and November of 2006. Since that time, however, it has been brought to our attention that one tariff item (3006.91.00) had an incorrect rate of duty assigned to it and the description of the goods in two tariff items required clarification (8443.91.10 and 8443.99.10). Another tariff item (6115.99.00) was inadvertently deleted and therefore needs to be introduced and another tariff item needs to be deleted (5514.32.00). The amendments contained in this Order make the necessary corrections to the *Customs Tariff*.

Alternatives

There is no practical alternative. An Order pursuant to section 14 of the *Customs Tariff* is the appropriate way to implement the amendments in a timely manner.

Benefits and costs

This Order involves no changes in tariff policy. An internationally harmonized system of description for goods benefits both Canadian importers and exporters by minimizing the costs of complying with Customs laws, both in Canada and abroad. The amendments have no financial implications.

Consultation

The Canada Border Services Agency conducted consultations with relevant Canadian industry during the discussions at the World Customs Organization to ensure that the recommended amendments to the Harmonized System that took effect on January 1, 2007 reflected industry's interests and concerns.

Compliance and enforcement

As the Canada Border Services Agency is responsible for administering the *Customs Tariff*, it will be responsible for enforcing these amendments.

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

(Ce résumé ne fait pas partie du Décret.)

Description

La plupart des pays, y compris le Canada, ont signé la Convention internationale sur le Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises (le « Système harmonisé »), qui régit la numérotation et la désignation des quelque 8 600 numéros tarifaires du *Tarif des douanes*. L'Organisation mondiale des douanes, qui est l'organisme international responsable de la surveillance du Système harmonisé, met périodiquement à jour le système pour refléter l'évolution de la technologie et les tendances commerciales. La dernière série de modifications apportées au Système harmonisé est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2007. En sa qualité de signataire de la Convention sur le Système harmonisé, le Canada devait intégrer ces modifications à son *Tarif des douanes* à compter de cette date.

Les modifications apportées au *Tarif des douanes* pour le mettre au diapason de celles du Système harmonisé entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2007 avaient fait l'objet de deux décrets, adoptés en juin et novembre 2006. Depuis, on a découvert que le taux de droit de douane correspondant à un numéro tarifaire (3006.91.00) était inexact et que la dénomination des marchandises de deux numéros tarifaires (8443.91.10 et 8443.99.10) doit être clarifiée. D'autre part, un numéro tarifaire (6115.99.00) a été supprimé par inadvertance et doit être rétabli tandis qu'un autre doit être supprimé (5514.32.00). Les modifications prévues dans ce décret apportent les corrections nécessaires au *Tarif des douanes*.

Solutions envisagées

Aucune autre solution n'a été envisagée. Un décret en vertu de l'article 14 du *Tarif des douanes* est la façon appropriée de mettre en vigueur les modifications à l'annexe du *Tarif des douanes* dans des délais raisonnables.

Avantages et coûts

Le Décret n'entraîne aucun changement de la politique tarifaire. Un système harmonisé international de désignation des marchandises est avantageux pour les importateurs et exportateurs canadiens, puisqu'il minimise les coûts liés à l'observation des lois douanières, tant au Canada qu'à l'étranger. Les modifications n'ont aucune incidence financière.

Consultations

L'Agence des services frontaliers du Canada a tenu des consultations auprès des branches pertinentes de l'industrie canadienne durant les discussions qui se sont déroulées dans le cadre de l'Organisation mondiale des douanes pour veiller à ce que les modifications proposées au Système harmonisé qui sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2007 tiennent dûment compte de leurs intérêts et préoccupations.

Respect et exécution

Étant donné que l'Agence des services frontaliers du Canada est responsable de l'administration du *Tarif des douanes*, il lui incombera de voir à l'application des modifications.

Contact

Diane Kelloway
International Trade Policy Division
Department of Finance
Ottawa, Ontario
K1A 0G5
Telephone: 613-996-6470

Personne-ressource

Diane Kelloway
Division de la politique commerciale internationale
Ministère des Finances
Ottawa (Ontario)
K1A 0G5
Téléphone : 613-996-6470

Registration
SOR/2007-99 May 10, 2007

CANADA SHIPPING ACT, 2001

Load Line Regulations

P.C. 2007-721 May 10, 2007

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, Infrastructure and Communities, pursuant to paragraphs 35(1)(d) and 120(1)(h) of the *Canada Shipping Act, 2001*^a, hereby makes the annexed *Load Line Regulations*.

LOAD LINE REGULATIONS

INTERPRETATION

1. (1) The following definitions apply in these Regulations.
“1966 Convention” means the International Convention on Load Lines, 1966. (*Convention de 1966*)
“Act” means the *Canada Shipping Act, 2001*. (*Loi*)
“Board” means the Marine Technical Review Board established under section 26 of the Act. (*Bureau*)
“classification society” means the American Bureau of Shipping, Bureau Veritas, Det Norske Veritas, Lloyd’s Register of Shipping, Germanischer Lloyd, Registro Italiano Navale and Nippon Kaiji Kyokai. (*société de classification*)
“Convention” means the International Convention on Load Lines, 1966, as modified by the Protocol. (*Convention*)
“domestic voyage” means a voyage that is from a place in Canada to another place in Canada. (*voyage intérieur*)
“freeboard deck”, in respect of a vessel, means
 - (a) the vessel’s uppermost complete deck that is exposed to weather and sea and has permanent means of closing all openings in its exposed parts, and below which all openings in the shell of the vessel are fitted with permanent means of watertight closing; or
 - (b) a permanent deck that is lower than the deck referred to in paragraph (a), is continuous in a fore and aft direction at least between the machinery space and peak bulkheads and continuous athwartships if the vessel’s owner requests that lower deck. (*pont de franc-bord*)
“HSC Code” means the *International Code of Safety for High Speed Craft, 2000*, (2000 HSC CODE), published by the IMO, as amended from time to time. (*recueil HSC*)
“IMO” means the International Maritime Organization. (*OMI*)
“inland voyage” means a voyage on the inland waters of Canada together with any part of any lake or river forming part of the inland waters of Canada that lies within the United States or on Lake Michigan. (*voyage en eaux internes*)
“inland waters of Canada” means all the rivers, lakes and other navigable fresh waters within Canada, and includes the St. Lawrence River as far seaward as a straight line drawn
 - (a) from Cap-des-Rosiers to West Point, Anticosti Island; and
 - (b) from Anticosti Island to the north shore of the St. Lawrence along a meridian of longitude 63°W. (*eaux internes du Canada*)

^a S.C. 2001, c. 26

Enregistrement
DORS/2007-99 Le 10 mai 2007

LOI DE 2001 SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

Règlement sur les lignes de charge

C.P. 2007-721 Le 10 mai 2007

Sur recommandation du ministre des Transports, de l’Infrastructure et des Collectivités et en vertu des alinéas 35(1)d) et 120(1)h) de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement sur les lignes de charge*, ci-après.

RÈGLEMENT SUR LES LIGNES DE CHARGE

DÉFINITIONS ET INTERPRÉTATION

1. (1) Les définitions qui suivent s’appliquent au présent règlement.
« Bureau » Le Bureau d’examen technique en matière maritime constitué en vertu de l’article 26 de la Loi. (*Board*)
« Convention » La Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, telle que modifiée par le Protocole. (*Convention*)
« Convention de 1966 » La Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge. (*1966 Convention*)
« eaux internes du Canada » La totalité des fleuves, rivières, lacs et autres eaux douces navigables au Canada, y compris le fleuve Saint-Laurent aussi loin vers la mer qu’une ligne droite tirée :
 - a) de Cap-des-Rosiers à la pointe ouest de l’île d’Anticosti;
 - b) de l’île d’Anticosti à la rive nord du fleuve Saint-Laurent le long du méridien de longitude 63° O. (*inland waters of Canada*)
« étanche à l’eau » Conçu pour résister, sans fuite, à la pression d’une charge statique d’eau. (*watertight*)
« lieu » S’entend :
 - a) soit d’un port;
 - b) soit d’un ouvrage en mer ou d’un bâtiment qui est utilisé pour le chargement ou le déchargement de bâtiments. (*place*)
« Loi » La *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. (*Act*)
« marie-salope » Drague autopropulsée à cale ouverte ou à trémie dans la coque qui est destinée à recevoir les déblais de dragage et dont le fond est muni de clapets qui en permettent la vidange rapide. (*open-hopper dredge*)
« ministre » Le ministre des Transports. (*Minister*)
« OMI » L’Organisation maritime internationale. (*IMO*)
« pont de franc-bord » À l’égard d’un bâtiment, s’entend, selon le cas :
 - a) du pont complet le plus élevé du bâtiment qui est exposé aux intempéries et à la mer et qui possède des dispositifs permanents de fermeture de toutes les ouvertures situées dans ses parties exposées et au-dessous duquel toutes les ouvertures pratiquées dans le bordé sont munies de dispositifs permanents de fermeture étanche à l’eau;

^a L.C. 2001, ch. 26

“Minister” means the Minister of Transport. (*ministre*)

“open-hopper dredge” means a self-propelled dredge with an open hold or hopper in the hull that receives dredged material and is fitted with bottom doors that can quickly jettison the dredged material. (*marie-salope*)

“place” means

(a) a port; or

(b) a marine installation or vessel that is used for loading or unloading vessels. (*lieu*)

“Protocol” means the 1988 Protocol relating to the International Convention on Load lines, 1966, as amended on January 1, 2005. (*Protocole*)

“sheltered waters voyage” has the same meaning as in section 1 of the *Vessel Certificates Regulations*. (*voyage en eaux abritées*)

“superstructure” means a decked structure on the freeboard deck of a vessel extending from side to side of the vessel or with the side plating not being more than four per cent of the breadth inboard of the shell plating, and includes that part of the hull extending above the freeboard deck if the freeboard deck is a lower deck. (*superstructure*)

“watertight” means designed to withstand a static head of water without any leakage. (*étanche à l’eau*)

(2) For the purpose of these Regulations, a vessel is constructed on the earliest of

(a) the day on which its keel is laid,

(b) the day on which construction identifiable with a specific vessel begins, and

(c) the day on which assembly of the vessel reaches the lesser of 50 tonnes and one per cent of the estimated mass of all structural material.

(3) Subject to subsection (4), for the purpose of these Regulations, every reference to “Administration” in a document incorporated by reference in these Regulations means

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

(b) in the case of a foreign vessel, the government of the state whose flag the vessel is entitled to fly.

(4) For the purpose of these Regulations, every reference to “Administration” in articles 6 and 8 of the 1966 Convention or the Convention means, in the case of a Canadian vessel, the Board.

(5) For the purpose of interpreting a document incorporated by reference in these Regulations, “should” shall be read to mean “shall”.

b) d’un pont permanent inférieur au pont visé à l’alinéa a) qui est continu dans le sens longitudinal au moins entre la tranche des machines et les cloisons de coqueron et continu dans le sens transversal si l’armateur du bâtiment le demande. (*freeboard deck*)

« Protocole » Le Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, tel que modifié le 1^{er} janvier 2005. (*Protocol*)

« recueil HSC » *Le Recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse, 2000 (RECUEIL HSC 2000)*, publié par l’OMI, avec ses modifications successives. (*HSC Code*)

« société de classification » L’American Bureau of Shipping, le Bureau Veritas, la Det Norske Veritas, la Lloyd’s Register of Shipping, la Germanischer Lloyd, la Registro Italiano Navale et la Nippon Kaiji Kyokai. (*classification society*)

« superstructure » Construction pontée sur le pont de franc-bord d’un bâtiment qui s’étend de bord à bord du bâtiment ou dont le retrait des côtés, par rapport aux murailles, ne dépasse pas quatre pour cent de la largeur. La présente définition comprend la partie de la coque qui s’étend au-dessus du pont de franc-bord si celui-ci est un pont inférieur. (*superstructure*)

« voyage en eaux abritées » S’entend au sens de l’article 1 du *Règlement sur les certificats de bâtiment*. (*sheltered waters voyage*)

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

« voyage intérieur » Voyage effectué à partir d’un lieu au Canada à un autre lieu au Canada. (*domestic voyage*)

(2) Pour l’application du présent règlement, un bâtiment est construit à la première des dates suivantes :

a) la date à laquelle sa quille est posée;

b) la date à laquelle commence une construction identifiable à un bâtiment donné;

c) la date à laquelle le montage du bâtiment atteint la plus petite des valeurs suivantes, soit 50 tonnes métriques, soit un pour cent de la masse estimée de tous les matériaux de structure.

(3) Sous réserve du paragraphe (4) et pour l’application du présent règlement, la mention « Administration » dans un document incorporé par renvoi au présent règlement vaut mention :

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

b) du gouvernement de l’État sous le pavillon duquel le bâtiment est habilité à naviguer, dans le cas d’un bâtiment étranger.

(4) Pour l’application du présent règlement, la mention « Administration » aux articles 6 et 8 de la Convention de 1966 ou de la Convention vaut mention de Bureau, dans le cas d’un bâtiment canadien.

(5) Pour l’interprétation des documents incorporés par renvoi au présent règlement, « devrait », « devraient » et « faudrait » valent respectivement mention de « doit », « doivent » et « faut ».

PART 1

CIRCLE LOAD LINES

INTERPRETATION

2. The following definitions apply in this Part.
- “amidships” means the middle of the length of a vessel. (*milieu du bâtiment*)
- “deck line” means a horizontal line that is 300 mm long and 25 mm wide marked amidships on the outer surface of the shell on each side of the vessel. (*ligne de pont*)
- “existing vessel” means a vessel that is not a new vessel. (*bâtiment existant*)
- “international voyage” means a voyage, other than an inland voyage, between a place in Canada and a place not in Canada or between places not in Canada. (*voyage international*)
- “length”
- (a) in respect of a new vessel, has the same meaning as in article 2(8) of Annex A to the Convention; and
 - (b) in respect of an existing vessel, has the same meaning as in subsection 1(2) of Schedule I to the Rules. (*longueur*)
- “new vessel” means
- (a) a Canadian vessel
 - (i) that was constructed on or after April 14, 1970 and is engaged on an international voyage,
 - (ii) that was constructed on or after April 14, 1973 and is not engaged on an international voyage, or
 - (iii) that was constructed before April 14, 1970 and is engaged on an international voyage, or that was constructed before April 14, 1973 and is not engaged on an international voyage, if the authorized representative makes a request in writing to the Minister for the vessel to be assigned freeboards as a new ship; or
 - (b) a foreign vessel that was constructed on or after the date on which the 1966 Convention came into force in the state whose flag the vessel is entitled to fly. (*bâtiment neuf*)
- “North American Great Lakes Zone” means Lake Ontario, Lake Erie, Lake Huron (including Georgian Bay), Lake Michigan and Lake Superior, the waters connecting those lakes, the St. Lawrence Seaway and the St. Lawrence River west of the Victoria Bridge in Montréal. (*zone des Grands Lacs de l’Amérique du Nord*)
- “Rules” means the *General Load Line Rules*, C.R.C., c. 1425, as they read on January 1, 2006. (*Règles*)
- “sailing vessel” means a vessel that has sufficient sail area for navigation under sails alone, whether or not fitted with mechanical means of propulsion. (*voilier*)
- “St. Lawrence River Seasonal Area” means that part of the St. Lawrence River bounded by the Victoria Bridge in Montréal, a straight line drawn from Cap-des-Rosiers to West Point, Anticosti Island, and a line drawn along the meridian of longitude 63°W from Anticosti Island to the north shore of the St. Lawrence River. (*région saisonnière du fleuve Saint-Laurent*)
- “tanker” means a vessel specially constructed for the carriage of liquid cargoes in bulk. (*bâtiment-citerne*)
- “timber deck cargo” means a cargo of timber carried on an uncovered part of a freeboard deck or superstructure deck. (*chargement de bois en pontée*)

PARTIE 1

LIGNES DE CHARGE (CERCLE)

DÉFINITIONS ET INTERPRÉTATION

2. Les définitions qui suivent s’appliquent à la présente partie.
- « bâtiment-citerne » Bâtiment spécialement construit pour le transport de cargaisons liquides en vrac. (*tanker*)
- « bâtiment existant » Bâtiment qui n’est pas un bâtiment neuf. (*existing vessel*)
- « bâtiment neuf » S’entend :
- a) d’un bâtiment canadien :
 - (i) qui a été construit le 14 avril 1970 ou après cette date et effectue un voyage international,
 - (ii) qui a été construit le 14 avril 1973 ou après cette date et n’effectue pas un voyage international,
 - (iii) qui a été construit avant le 14 avril 1970 et effectue un voyage international ou qui a été construit avant le 14 avril 1973 et n’effectue pas un voyage international, si le représentant autorisé fait une demande par écrit au ministre pour que des francs-bords soient assignés au bâtiment en tant que bâtiment neuf;
 - b) d’un bâtiment étranger qui a été construit à la date d’entrée en vigueur de la Convention de 1966 ou après cette date dans l’État sous le pavillon duquel le bâtiment est habilité à naviguer. (*new vessel*)
- « chargement de bois en pontée » Chargement de bois transporté sur toute partie découverte d’un pont de franc-bord ou d’un pont de superstructure. (*timber deck cargo*)
- « ligne de pont » Bande horizontale d’une longueur de 300 mm et d’une largeur de 25 mm, marquée au milieu du bâtiment, de chaque côté de celui-ci, sur la face extérieure du bordé. (*deck line*)
- « longueur » S’entend :
- a) au sens de l’article 2(8) de l’annexe A de la Convention, dans le cas d’un bâtiment neuf;
 - b) au sens du paragraphe 1(2) de l’annexe I des Règles, dans le cas d’un bâtiment existant. (*length*)
- « milieu du bâtiment » Le milieu de la longueur du bâtiment. (*amidships*)
- « région saisonnière du fleuve Saint-Laurent » La partie du fleuve Saint-Laurent qui est délimitée par le pont Victoria, à Montréal, une ligne droite tirée de Cap-des-Rosiers à la pointe ouest de l’île d’Anticosti et une ligne tirée de l’île d’Anticosti à la rive nord du fleuve Saint-Laurent, le long du méridien de longitude 63° O. (*St. Lawrence River Seasonal Area*)
- « Règles » Les *Règles générales sur les lignes de charges*, C.R.C., ch. 1425, dans leur version au 1^{er} janvier 2006. (*Rules*)
- « voilier » Bâtiment qui possède une voilure suffisante pour naviguer à la voile seule, qu’il soit muni ou non d’un moyen de propulsion mécanique. (*sailing vessel*)
- « voyage international » Voyage, autre qu’un voyage en eaux internes, effectué entre un lieu au Canada et un lieu à l’étranger ou entre deux lieux à l’étranger. (*international voyage*)
- « zone d’application du Traité — côte ouest » S’entend :
- a) des eaux du Puget Sound dans l’État de Washington;
 - b) des eaux qui se trouvent entre l’île de Vancouver et la terre ferme et à l’est d’une ligne allant d’un point situé à un

“West Coast Treaty Zone” means

- (a) the waters of Puget Sound in the State of Washington;
- (b) the waters lying between Vancouver Island and the mainland and east of a line from a point one nautical mile west of the city limits of Port Angeles in the State of Washington to Race Rocks on Vancouver Island and of a line from Hope Island, British Columbia, to Cape Calvert, Calvert Island, British Columbia;
- (c) the waters lying east of a line from Cape Calvert to Duke Point on Duke Island in the State of Alaska;
- (d) the waters lying north of Duke Island and east of Prince of Wales Island, Baranof Island and Chicagof Island in the State of Alaska;
- (e) the waters of Peril, Neva and Olga Straits as far south as Sitka in the State of Alaska; and
- (f) the waters lying east of a line from Port Althorp on Chicagof Island to Cape Spencer in the State of Alaska. (*zone d'application du Traité – côte ouest*)

APPLICATION

3. (1) Subject to subsection (2), this Part applies in respect of Canadian vessels everywhere and foreign vessels in Canadian waters.

- (2) This Part does not apply in respect of
 - (a) pleasure craft;
 - (b) vessels ordinarily engaged in catching, attempting to catch or harvesting fish, whales, seals, walrus or other living resources of the sea;
 - (c) high-speed craft that have been certified in accordance with the HSC Code and meet the requirements of that Code;
 - (d) new vessels of less than 24 m in length;
 - (e) existing vessels of less than 150 gross tonnage;
 - (f) vessels that are engaged on
 - (i) a voyage solely within the limits of the inland waters of Canada or an inland voyage and holding a certificate issued under Part 2 or similar load line regulations made under the laws of the United States,
 - (ii) a sheltered waters voyage, or
 - (iii) a domestic voyage, if the vessels are not carrying passengers or cargo;
 - (g) Canadian vessels or vessels registered in the United States that are engaged on an international voyage wholly within the West Coast Treaty Zone;
 - (h) new vessels that do not have means of self-propulsion that
 - (i) are engaged on a domestic voyage wholly within the West Coast Treaty Zone and are not carrying oil as cargo or passengers, or
 - (ii) are engaged on a domestic voyage outside the West Coast Treaty Zone and are not carrying oil as cargo, passengers or crew; or
 - (i) existing vessels that do not have means of self-propulsion, are engaged on a domestic voyage and are not carrying passengers or crew.

mille marin à l'ouest des limites de la ville de Port Angeles, dans l'État de Washington, jusqu'au haut-fond Race Rocks, dans l'île de Vancouver, et d'une ligne allant de l'île Hope, en Colombie-Britannique, jusqu'au cap Calvert dans l'île Calvert, en Colombie-Britannique;

- c) les eaux qui se trouvent à l'est d'une ligne allant du cap Calvert jusqu'à la pointe Duke sur l'île Duke, dans l'État de l'Alaska;
 - d) les eaux qui se trouvent au nord de l'île Duke et à l'est de l'île Prince of Wales, de l'île Baranof et de l'île Chicagof, dans l'État de l'Alaska;
 - e) les eaux des détroits de Peril, de Neva et d'Olga aussi loin au sud que Sitka, dans l'État de l'Alaska;
 - f) les eaux qui se trouvent à l'est d'une ligne allant de Port Althorp, dans l'île Chicagof, jusqu'au cap Spencer, dans l'État de l'Alaska. (*West Coast Treaty Zone*)
- « zone des Grands Lacs de l'Amérique du Nord » Les lacs Ontario, Érié, Huron (y compris la baie Georgienne), Michigan et Supérieur, les eaux qui les relient, la Voie maritime du Saint-Laurent et le fleuve Saint-Laurent à l'ouest du pont Victoria, à Montréal. (*North American Great Lakes Zone*)

APPLICATION

3. (1) Sous réserve du paragraphe (2), la présente partie s'applique à l'égard des bâtiments canadiens où qu'ils se trouvent et des bâtiments étrangers qui se trouvent dans les eaux canadiennes.

- (2) La présente partie ne s'applique pas à l'égard :
 - a) des embarcations de plaisance;
 - b) des bâtiments habituellement utilisés pour prendre ou tenter de prendre du poisson, des baleines, des phoques, des morses ou autres ressources vivantes de la mer, ou en faire l'exploitation;
 - c) des embarcations à grande vitesse qui sont certifiées conformément au recueil HSC, et qui sont conformes aux exigences de celui-ci;
 - d) des bâtiments neufs d'une longueur inférieure à 24 m;
 - e) des bâtiments existants d'une jauge brute inférieure à 150;
 - f) des bâtiments qui effectuent, selon le cas :
 - (i) un voyage uniquement dans les eaux internes du Canada ou un voyage dans les eaux internes et qui sont titulaires d'un certificat délivré en vertu de la partie 2 ou d'autres règlements similaires sur les lignes de charge pris en vertu des lois des États-Unis,
 - (ii) un voyage en eaux abritées,
 - (iii) un voyage intérieur, s'ils ne transportent ni passagers ni cargaison;
 - g) des bâtiments canadiens ou des bâtiments immatriculés aux États-Unis qui effectuent un voyage international entièrement dans la zone d'application du Traité — côte ouest;
 - h) des bâtiments neufs sans moyen d'autopropulsion qui effectuent un voyage intérieur, selon le cas :
 - (i) entièrement dans la zone d'application du Traité — côte ouest et qui ne transportent ni passagers ni cargaisons de pétrole,
 - (ii) en dehors de la zone d'application du Traité — côte ouest et qui ne transportent ni passagers, ni membres d'équipage, ni cargaisons de pétrole;

i) des bâtiments existants sans moyen d'autopropulsion qui effectuent un voyage intérieur et qui ne transportent ni passagers ni membres d'équipage.

PROHIBITIONS

4. (1) No Canadian vessel shall depart on a domestic voyage unless it

- (a) holds an International Load Line Certificate, a Local Load Line Certificate or an International Load Line Exemption Certificate issued under section 5; and
- (b) is marked in accordance with the certificate.

(2) No Canadian vessel shall depart on an international voyage unless it

- (a) holds an International Load Line Certificate or an International Load Line Exemption Certificate issued under section 5; and
- (b) is marked in accordance with the certificate.

(3) No foreign vessel shall depart from a place in Canada unless it

- (a) holds an International Load Line Certificate or an International Load Line Exemption Certificate issued by the government of the state whose flag the vessel is entitled to fly or, at the request of that government, by another government; and
- (b) is marked in accordance with the certificate.

CERTIFICATES

5. (1) On application by the authorized representative of a Canadian vessel that is a new vessel and was constructed before the day on which this section comes into force, the Minister shall issue an International Load Line Certificate to the vessel if

- (a) the conditions of assignment set out in Chapter II of Annex I to the 1966 Convention are met;
- (b) the vessel is maintained in accordance with the requirements of a classification society;
- (c) the vessel has been assigned freeboards that
 - (i) are determined in accordance with Chapter III of Annex I to the 1966 Convention, or
 - (ii) if the freeboards determined under subparagraph (i) are not adequate because of the general structural strength of the vessel, are adequate for the general structural strength of the vessel; and
- (d) the vessel is marked in accordance with Chapter I of Annex I to the 1966 Convention.

(2) On application by the authorized representative of a Canadian vessel that is a new vessel and was constructed on or after the day on which this section comes into force, the Minister shall issue an International Load Line Certificate to the vessel if

- (a) the conditions of assignment set out in Chapter II of Annex I to the Convention are met;
- (b) the vessel is maintained in accordance with the requirements of a classification society;

INTERDICTIONS

4. (1) Il est interdit à tout bâtiment canadien d'appareiller en vue d'un voyage intérieur à moins que les exigences suivantes ne soient respectées :

- a) il est titulaire d'un certificat international de franc-bord, d'un certificat local de franc-bord ou d'un certificat international d'exemption pour le franc-bord délivrés en vertu de l'article 5;
- b) il est marqué conformément au certificat.

(2) Il est interdit à tout bâtiment canadien d'appareiller en vue d'un voyage international à moins que les exigences suivantes ne soient respectées :

- a) il est titulaire d'un certificat international de franc-bord ou d'un certificat international d'exemption pour le franc-bord délivrés en vertu de l'article 5;
- b) il est marqué conformément au certificat.

(3) Il est interdit à tout bâtiment étranger de quitter un lieu au Canada à moins que les exigences suivantes ne soient respectées :

- a) il est titulaire d'un certificat international de franc-bord ou d'un certificat international d'exemption pour le franc-bord délivrés par le gouvernement de l'État sous le pavillon duquel il est habilité à naviguer ou, à la demande de ce gouvernement, par un autre gouvernement;
- b) il est marqué conformément au certificat.

CERTIFICATS

5. (1) À la demande du représentant autorisé d'un bâtiment canadien qui est un bâtiment neuf et qui était construit avant la date d'entrée en vigueur du présent article, le ministre délivre au bâtiment un certificat international de franc-bord si les exigences suivantes sont respectées :

- a) les conditions d'assignation prévues au Chapitre II de l'annexe I de la Convention de 1966 sont remplies;
- b) le bâtiment est entretenu conformément aux exigences d'une société de classification;
- c) des francs-bords ont été assignés au bâtiment, lesquels, selon le cas :
 - (i) sont déterminés conformément au Chapitre III de l'annexe I de la Convention de 1966,
 - (ii) conviennent quant à la résistance générale de la structure du bâtiment, si les francs-bords déterminés en application du sous-alinéa (i) ne conviennent pas en raison de la résistance générale de la structure du bâtiment;
- d) le bâtiment est marqué conformément au Chapitre I de l'annexe I de la Convention de 1966.

(2) À la demande du représentant autorisé d'un bâtiment canadien qui est un bâtiment neuf et qui était construit à la date d'entrée en vigueur du présent article ou après cette date, le ministre délivre au bâtiment un certificat international de franc-bord si les exigences suivantes sont respectées :

- a) les conditions d'assignation prévues au Chapitre II de l'annexe I de la Convention sont remplies;
- b) le bâtiment est entretenu conformément aux exigences d'une société de classification;

- (c) the vessel has been assigned freeboards that
 - (i) are determined in accordance with Chapter III of Annex I to the Convention, or
 - (ii) if the freeboards determined under subparagraph (i) are not adequate because of the general structural strength of the vessel, are adequate for the general structural strength of the vessel; and
- (d) the vessel is marked in accordance with Chapter I of Annex I to the Convention.

(3) On application by the authorized representative of a Canadian vessel that is an existing vessel, the Minister shall issue an International Load Line Certificate or Local Load Line Certificate to the vessel if

- (a) the conditions of assignment set out in Part I of Schedule I to the Rules are met;
- (b) the vessel is maintained in accordance with the requirements of a classification society;
- (c) the vessel has been assigned freeboards determined in accordance with
 - (i) in the case of a vessel other than a sailing vessel or tanker, Part II of Schedule I to the Rules and, if the vessel is carrying timber deck cargo, Part IV of that Schedule,
 - (ii) in the case of a sailing vessel, Part III of Schedule I to the Rules, or
 - (iii) in the case of a tanker, Part IV of Schedule I to the Rules; and
- (d) the vessel is marked in accordance with Part VI of Schedule I to the Rules.

(4) On application by the authorized representative of a Canadian vessel that is a new vessel, the Minister shall issue a Local Load Line Certificate to the vessel if

- (a) the intended operation of the vessel provides an equivalent or greater level of safety than one or more of the requirements set out in subsection (1) or (2), as the case may be; and
- (b) the other requirements set out in subsection (1) or (2), as the case may be, are met.

(5) On application by the authorized representative of a Canadian vessel, the Minister shall issue an International Load Line Exemption Certificate to the vessel if it has been granted an exemption by the Board under section 13 and

- (a) subject to the terms of that exemption, the requirements of subsection (1) or (2), as the case may be, are met; and
- (b) any design-, construction- or equipment-related safety requirements set by the Board under that section are met.

(6) A Local Load Line Certificate that is issued to an open-hopper dredge shall include a dredging load line if

- (a) it has been assigned a dredging freeboard that is 62.5 per cent of the assigned summer freeboard or 150 mm, whichever is greater; and
- (b) it is marked with the dredging load line placed directly below the deck line so that its upper edge marks the assigned dredging freeboard and the letters "WD" are marked forward of this line.

(7) Despite paragraphs (1)(d), (2)(d) and (3)(d), the Minister may issue a certificate if

c) des francs-bords ont été assignés au bâtiment, lesquels, selon le cas :

- (i) sont déterminés conformément au Chapitre III de l'annexe I de la Convention,
- (ii) conviennent quant à la résistance générale de la structure du bâtiment, si les francs-bords déterminés en application du sous-alinéa (i) ne conviennent pas en raison de la résistance générale de la structure du bâtiment;

d) le bâtiment est marqué conformément au Chapitre I de l'annexe I de la Convention.

(3) À la demande du représentant autorisé d'un bâtiment canadien qui est un bâtiment existant, le ministre délivre au bâtiment un certificat international de franc-bord ou un certificat local de franc-bord si les exigences suivantes sont respectées :

- a) les conditions d'assignation prévues à la partie I de l'annexe I des Règles sont remplies;
- b) le bâtiment est entretenu conformément aux exigences d'une société de classification;

c) des francs-bords ont été assignés au bâtiment et sont déterminés conformément à l'une des parties suivantes :

- (i) la partie II de l'annexe I des Règles, dans le cas d'un bâtiment autre qu'un voilier ou un bâtiment-citerne et, si le bâtiment transporte un chargement de bois en pontée, la partie IV de cette annexe,
- (ii) la partie III de l'annexe I des Règles, dans le cas d'un voilier,
- (iii) la partie IV de l'annexe I des Règles, dans le cas d'un bâtiment-citerne;

d) le bâtiment est marqué conformément à la partie VI de l'annexe I des Règles.

(4) À la demande du représentant autorisé d'un bâtiment canadien qui est un bâtiment neuf, le ministre délivre au bâtiment un certificat local de franc-bord si, à la fois :

- a) l'utilisation prévue du bâtiment donne lieu à un niveau de sécurité équivalent ou supérieur à l'une ou plusieurs des exigences prévues aux paragraphes (1) ou (2), selon le cas;
- b) les autres exigences prévues aux paragraphes (1) ou (2), selon le cas, sont respectées.

(5) À la demande du représentant autorisé d'un bâtiment canadien, le ministre délivre au bâtiment un certificat international d'exemption pour le franc-bord si une exemption lui a été accordée par le Bureau en vertu de l'article 13 et :

- a) sous réserve des conditions de cette exemption si les exigences visées aux paragraphes (1) ou (2) sont respectées;
- b) si, le cas échéant, les exigences de conception, de construction ou de l'équipement relatives à la sécurité qui sont fixées par le Bureau en vertu de cet article sont respectées.

(6) Le certificat local de franc-bord qui est délivré à une marie-salope comprend une ligne de charge de dragage si, à la fois :

- a) lui a été assigné un franc-bord de dragage qui correspond à 62,5 pour cent du franc-bord d'été assigné ou 150 mm, selon la plus élevée de ces valeurs;
- b) elle porte une ligne de charge de dragage qui est placée directement sous la ligne de pont de façon que son bord supérieur indique le franc-bord de dragage assigné et que les lettres « WD » figurent à l'avant de cette ligne.

(7) Malgré les alinéas (1)d), (2)d) et (3)d), le ministre peut délivrer un certificat si, selon le cas :

- (a) the marking is placed so that the freeboards are greater than those required by paragraph (1)(d), (2)(d) or (3)(d), as the case may be; or
- (b) in the case of a passenger vessel, it is marked in accordance with paragraph 22(2)(c) of the *Hull Construction Regulations*.

(8) Despite paragraph (6)(b), the Minister may issue a certificate that includes a dredging load line if the dredging load line is placed so that the dredging freeboard is greater than that required by that paragraph.

AUTHORIZED REPRESENTATIVE'S DUTIES

6. (1) The authorized representative of a vessel that holds an International Load Line Certificate or a Local Load Line Certificate shall ensure that

- (a) the conditions of assignment that were required to be met for the issuance of the certificate are met and the vessel is maintained in accordance with the requirements of a classification society;
- (b) the vessel is marked as it was required to be marked for the issuance of the certificate or as it may be marked under subsection 5(7) or (8);
- (c) the certificate is endorsed as required by the Convention;
- (d) no material alterations take place in the hull or superstructure of the vessel that would necessitate the assignment of an increased freeboard; and
- (e) the vessel is operated only as intended, in the case of a Local Load Line Certificate.

(2) The authorized representative of a vessel that holds an International Load Line Exemption Certificate shall ensure that

- (a) the conditions of assignment that were required to be met for the issuance of the certificate are met and the vessel is maintained in accordance with the requirements of a classification society;
- (b) the vessel is marked as it was required to be marked for the issuance of the certificate or as it may be marked under subsection 5(7) or (8);
- (c) the vessel complies with any safety requirements set under article 6(2) or (4) of the 1966 Convention or the Convention or under section 13, as the case may be;
- (d) the certificate is endorsed as required by the Convention; and
- (e) no material alterations take place in the hull or superstructure of the vessel that would necessitate the assignment of an increased freeboard.

SEASONAL ZONES, AREAS AND PERIODS

7. (1) The seasonal zones, areas and periods set out in Annex II to the Convention apply for the purpose of determining the applicable load line when a new vessel is in one of those zones or areas.

(2) When a new vessel is engaged on a voyage set out in column 1 of the table to this subsection during a period set out in column 2, the seasonal period set out in column 3 applies for the purpose of determining the applicable load line.

- a) les marques sont placées pour que les francs-bords soient supérieurs à ceux qui sont exigés aux alinéas (1)d), (2)d) ou (3)d), selon le cas;
- b) dans le cas d'un bâtiment à passagers, il est marqué conformément à l'alinéa 22(2)c) du *Règlement sur la construction de coques*.

(8) Malgré l'alinéa 6b), le ministre peut délivrer un certificat qui comprend une ligne de charge de dragage si celle-ci est placée de façon que le franc-bord de dragage est supérieur à celui qui est exigé à ce paragraphe.

FONCTIONS DU REPRÉSENTANT AUTORISÉ

6. (1) Le représentant autorisé d'un bâtiment titulaire d'un certificat international de franc-bord ou d'un certificat local de franc-bord veille à ce :

- a) que les conditions d'assignation qui devaient être remplies aux fins de la délivrance du certificat soient remplies et que le bâtiment soit entretenu conformément aux exigences d'une société de classification;
- b) que le bâtiment soit marqué tel qu'il était tenu de l'être aux fins de la délivrance du certificat ou tel qu'il peut l'être en application des paragraphes 5(7) ou (8);
- c) que le certificat porte un visa comme l'exige la Convention;
- d) qu'aucune modification importante qui nécessiterait l'assignation d'un franc-bord augmenté ne soit apportée à la coque ni à la superstructure du bâtiment;
- e) que le bâtiment soit utilisé seulement comme il est prévu, dans le cas d'un certificat local de franc-bord.

(2) Le représentant autorisé du bâtiment titulaire d'un certificat international d'exemption pour le franc-bord veille à ce :

- a) que les conditions d'assignation qui devaient être remplies aux fins de la délivrance du certificat soient remplies et que le bâtiment soit entretenu conformément aux exigences d'une société de classification;
- b) que le bâtiment soit marqué tel qu'il était tenu de l'être aux fins de la délivrance du certificat ou tel qu'il peut l'être en application des paragraphes 5(7) ou (8);
- c) que le bâtiment soit conforme aux exigences de sécurité fixées en vertu des articles 6(2) ou (4) de la Convention de 1966 ou de la Convention ou de l'article 13, selon le cas;
- d) que le certificat porte un visa comme l'exige la Convention;
- e) qu'aucune modification importante qui nécessiterait l'assignation d'un franc-bord augmenté ne soit apportée à la coque ni à la superstructure du bâtiment.

ZONES, RÉGIONS ET PÉRIODES SAISONNIÈRES

7. (1) Les zones, régions et périodes saisonnières figurant à l'annexe II de la Convention s'appliquent aux fins de la détermination de la ligne de charge applicable lorsqu'un bâtiment neuf se trouve dans l'une de ces zones ou régions.

(2) Lorsqu'un bâtiment neuf effectue un voyage figurant à la colonne 1 du tableau du présent paragraphe pendant une période figurant à la colonne 2, la période saisonnière figurant à la colonne 3 s'applique aux fins de la détermination de la ligne de charge applicable.

TABLE

	Column 1	Column 2	Column 3
Item	Voyage	Period	Seasonal Period
1.	A voyage during the course of which the vessel crosses the eastern boundary of the St. Lawrence River Seasonal Area	(a) Period beginning on November 1 and ending on March 31 (b) Period beginning on April 1 and ending on October 31	(a) Winter (b) Summer
2.	A voyage entirely within the limits of the North American Great Lakes Zone and the St. Lawrence River Seasonal Area	(a) Period beginning on November 1 and ending on March 31 (b) Period beginning on April 1 and ending on April 30 and beginning on October 1 and ending on October 31 (c) Period beginning on May 1 and ending on September 30	(a) Winter (b) Summer (c) Tropical

(3) The seasonal zones, areas and periods set out in Schedule III or IV, whichever is applicable, of the Rules apply for the purpose of determining the applicable load line when an existing vessel is in one of those zones or areas.

(4) A port standing on the boundary line between two zones or two areas is considered to be in the zone or area from which a vessel departs or into which a vessel arrives, as the case may be.

ADJUSTMENTS TO LOAD LINES

8. (1) When a vessel is in fresh water of a specific gravity of 1.0, the applicable load line is adjusted by the fresh water allowance that is specified in the vessel's load line certificate and determined in accordance with the 1966 Convention, the Convention or the Rules, as the case may be. However, if the vessel is in water of a specific gravity that is greater than 1.0 but less than 1.025, the applicable load line is adjusted by the following formula:

$$[(1.025 - A)/0.025] \times B$$

where

A equals the actual specific gravity; and

B equals the fresh water allowance.

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

(a) a new vessel that is in the North American Great Lakes Zone; or

(b) an existing vessel that is in the North American Great Lakes Zone during the period starting on September 16 in any year and ending on April 30 in the next year.

(3) When a vessel departs from a place situated on a river or on inland waters to the sea, the applicable load line is raised to a level that accounts for the weight of fuel and all other materials required for consumption between the point of departure and the sea.

(4) Subsection (3) does not apply in respect of a vessel that

(a) is in the North American Great Lakes Zone; or

(b) is in the St. Lawrence River Seasonal Area, if the vessel is engaged on a voyage wholly within the limits of the North American Great Lakes Zone and the St. Lawrence River Seasonal Area.

TABLEAU

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

(3) Les zones, régions et périodes saisonnières figurant aux annexes III ou IV des Règles, selon le cas, s'appliquent aux fins de la détermination de la ligne de charge applicable lorsqu'un bâtiment existant se trouve dans l'une de ces zones ou régions.

(4) Tout port situé sur la ligne de démarcation entre deux zones ou deux régions est considéré comme étant situé dans la zone ou la région d'où le bâtiment appareille ou d'où il arrive, selon le cas.

RAJUSTEMENTS DES LIGNES DE CHARGE

8. (1) Lorsqu'un bâtiment se trouve en eau douce d'une densité relative de 1,0, la ligne de charge applicable est rajustée à une profondeur correspondant à la correction pour eau douce indiquée sur son certificat de franc-bord et est déterminée conformément à la Convention de 1966, à la Convention ou aux Règles, selon le cas. Toutefois, si le bâtiment se trouve en eau d'une densité relative supérieure à 1,0 mais inférieure à 1,025, la ligne de charge applicable est rajustée selon la formule suivante :

$$[(1,025 - A)/0,025] \times B$$

où :

A est égal à la densité relative réelle;

B est égal à la correction pour eau douce.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas à l'égard :

a) d'un bâtiment neuf qui se trouve dans la zone des Grands Lacs de l'Amérique du Nord;

b) d'un bâtiment existant qui se trouve dans la zone des Grands Lacs de l'Amérique du Nord durant la période commençant le 16 septembre d'une année et se terminant le 30 avril de l'année suivante.

(3) Lorsqu'un bâtiment quitte un lieu situé sur un fleuve ou une rivière ou dans des eaux internes vers la mer, la ligne de charge applicable est remontée à un niveau qui tient compte du poids du combustible et de toute autre matière consommable nécessaire entre le point de départ et la mer.

(4) Le paragraphe (3) ne s'applique pas à l'égard d'un bâtiment :

a) qui se trouve dans la zone des Grands Lacs de l'Amérique du Nord;

b) qui se trouve dans la région saisonnière du fleuve Saint-Laurent, s'il effectue un voyage entièrement dans les limites de

DREDGING LOAD LINES

9. The dredging load line on an open-hopper dredge is the applicable load line when

- (a) the dredge is operating not more than 20 nautical miles from the mouth of a harbour of safe refuge;
- (b) the height of waves in the area of operation is not more than 3 m or the wind velocity in the area is not more than 65 km/h; and
- (c) the dredge is carrying dredged material with a specific gravity that is not greater than the highest specific gravity of dredged material that the dredge is designed to dredge.

TIMBER LOAD LINES

10. The provisions of the 1966 Convention and the Convention relating to timber load lines do not apply in respect of any vessel that is in the North American Great Lakes Zone or that is engaged on a voyage wholly within the limits of the North American Great Lakes Zone and the St. Lawrence River Seasonal Area.

POSTING OF CERTIFICATES

11. The authorized representative of a Canadian vessel that holds an International Load Line Certificate, a Local Load Line Certificate or an International Load Line Exemption Certificate shall ensure that it is framed and posted in a conspicuous place on board the vessel.

DRAUGHT AND FREEBOARD NOTICES

12. The master of a Canadian vessel that holds an International Load Line Certificate, a Local Load Line Certificate or an International Load Line Exemption Certificate shall, before leaving a place to proceed on an international voyage, post the particulars of the draughts and freeboards in a conspicuous place on board the vessel and keep them legible until the vessel arrives at another place.

EXEMPTIONS AND EQUIVALENTS

13. The Board may exercise the powers conferred on the Administration by articles 6 and 8 of the 1966 Convention or the Convention, as the case may be.

PART 2

DIAMOND LOAD LINES

INTERPRETATION

14. (1) The following definitions apply in this Part.
“amidships” means the middle of the length of a vessel. (*milieu du bâtiment*)

la zone des Grands Lacs de l’Amérique du Nord et de la région saisonnière du fleuve Saint-Laurent.

LIGNES DE CHARGE DE DRAGAGE

9. La ligne de charge de dragage sur une marie-salope est la ligne de charge applicable lorsque les conditions suivantes sont réunies :

- a) la marie-salope est utilisée à 20 milles marins ou moins de l’entrée d’un havre de refuge;
- b) les vagues dans le secteur d’utilisation sont d’une hauteur de 3 m ou moins ou la vitesse du vent dans ce secteur est de 65 km/h ou moins;
- c) la marie-salope transporte des déblais de dragage d’une densité relative égale ou inférieure à la densité relative la plus élevée des déblais de dragage qu’elle peut draguer en fonction de sa conception.

LIGNES DE CHARGE POUR BOIS EN PONTEE

10. Les dispositions de la Convention de 1966 et de la Convention qui portent sur les lignes de charge pour bois en pontée ne s’appliquent pas à l’égard des bâtiments qui se trouvent dans la zone des Grands Lacs de l’Amérique du Nord ni des bâtiments qui effectuent un voyage entièrement dans les limites de la zone des Grands Lacs de l’Amérique du Nord et de la région saisonnière du fleuve Saint-Laurent.

AFFICHAGE DES CERTIFICATS

11. Le représentant autorisé d’un bâtiment canadien titulaire d’un certificat international de franc-bord, d’un certificat local de franc-bord ou d’un certificat international d’exemption pour le franc-bord veille à ce que celui-ci soit encadré et affiché à un endroit bien en vue à bord du bâtiment.

AVIS SUR LES TIRANTS D’EAU ET LES FRANCS-BORDS

12. Le capitaine d’un bâtiment canadien titulaire d’un certificat international de franc-bord, d’un certificat local de franc-bord ou d’un certificat international d’exemption pour le franc-bord affiche, avant de quitter un lieu pour entreprendre un voyage international, les renseignements détaillés sur les tirants d’eau et les francs-bords à un endroit bien en vue à bord du bâtiment et s’assure qu’ils demeurent lisibles jusqu’à ce que le bâtiment arrive à un autre lieu.

EXEMPTIONS ET ÉQUIVALENCES

13. Le Bureau peut exercer les pouvoirs conférés à l’Administration par les articles 6 et 8 de la Convention de 1966 ou de la Convention, selon le cas.

PARTIE 2

LIGNES DE CHARGE (LOSANGE)

DÉFINITIONS ET INTERPRÉTATION

14. Les définitions qui suivent s’appliquent à la présente partie.
« bâtiment existant » Bâtiment qui n’est pas un bâtiment neuf. (*existing vessel*)

“deck line” means a horizontal line that is 300 mm long and 25 mm wide marked amidships on the outer surface of the shell on each side of the vessel. (*ligne de pont*)

“existing vessel” means a vessel that is not a new vessel. (*bâtiment existant*)

“length” or “L”

(a) in respect of a new vessel, means 96 per cent of the total length on a waterline at 85 per cent of the least moulded depth measured from the top of the keel, or the length from the fore side of the stem to the axis of the rudder stock on that waterline, if that is greater, except that, in vessels designed with a rake of keel, the waterline on which the length is measured shall be parallel to the designed waterline; and

(b) in respect of an existing vessel, has the same meaning as in subsection 1(2) of Schedule I to the Rules. (*longueur ou L*)

“moulded depth” means the vertical distance measured

(a) from the top of the freeboard deck beam at side

(i) to the top of the keel,

(ii) in the case of a vessel that is not of metal construction, to the lower edge of the keel rabbet, or

(iii) in the case of a vessel that is fitted with thick garboards or a structure other than a flat plate keel, to the point where a line extending the flat of the bottom continued inwards would cut the side of the keel;

(b) in the case of a vessel that has rounded gunwales, from the point where the moulded lines of the deck and shell would intersect if the gunwale were right-angled to the point described in subparagraph (a)(i), (ii) or (iii), as the case may be; or

(c) in the case of a vessel that has a stepped freeboard deck, from a line extending from the lower part of the freeboard deck along a line parallel to the higher part of the freeboard deck to the point described in subparagraph (a)(i), (ii) or (iii), as the case may be. (*creux sur quille*)

“new vessel” means a vessel that is 24 m or more in length

(a) that was constructed on or after April 14, 1973; or

(b) that was constructed as a Canadian vessel before the date referred to in paragraph (a), if the vessel’s authorized representative makes a request in writing to the Minister for the vessel to be assigned freeboards as a new vessel. (*bâtiment neuf*)

“Rules” means the *Load Line Rules for Lakes and Rivers*, C.R.C., c. 1442, as they read on January 1, 2006. (*Règles*)

« bâtiment neuf » Bâtiment d’une longueur de 24 m ou plus qui, selon le cas :

a) a été construit le 14 avril 1973 ou après cette date;

b) a été construit en tant que bâtiment canadien avant la date visée à l’alinéa a) et pour lequel le représentant autorisé présente une demande par écrit au ministre pour que des francs-bords soient assignés au bâtiment en tant que bâtiment neuf. (*new vessel*)

« creux sur quille » La distance verticale mesurée sur une distance, selon le cas :

a) partant de la face supérieure du barrot au livet du pont de franc-bord et se terminant, selon le cas :

(i) au dessus de la quille,

(ii) à l’arête inférieure de la râblure de quille, dans le cas d’un bâtiment qui n’est pas construit en métal,

(iii) au point où le prolongement vers l’axe de la ligne de la partie plate des fonds qui couperait les côtés de la quille, dans le cas d’un bâtiment muni de galbords épais ou d’une structure autre qu’une quille plate;

b) dans le cas d’un bâtiment qui a une gouttière arrondie, partant du point d’intersection des lignes hors membres du pont et du bordé si la gouttière était à angle droit avec le point visé aux sous-alinéas a)(i), (ii) ou (iii), selon le cas;

c) partant d’une ligne se prolongeant de la partie la plus basse du pont de franc-bord le long d’une ligne parallèle à la partie la plus élevée de celui-ci jusqu’au point visé aux sous-alinéas a)(i), (ii) ou (iii), selon le cas, dans le cas d’un bâtiment qui a un pont de franc-bord qui présente des décrochements. (*moulded depth*)

« ligne de pont » Bande horizontale d’une longueur de 300 mm et d’une largeur de 25 mm, marquée au milieu du bâtiment, de chaque côté de celui-ci, sur la face extérieure du bordé. (*deck line*)

« longueur » ou « L » S’entend :

a) dans le cas d’un bâtiment neuf, de la longueur qui est égale à 96 pour cent de la longueur totale à la flottaison située à une distance au-dessus de la quille égale à 85 pour cent du creux minimal sur quille, ou à la distance entre la face avant de l’étrave et l’axe de la mèche du gouvernail à cette flottaison, si cette valeur est supérieure, sauf que dans le cas d’un bâtiment conçu pour naviguer avec une quille inclinée, la flottaison à laquelle la longueur est mesurée est parallèle à la flottaison en charge prévue;

b) dans le cas d’un bâtiment existant, au sens du paragraphe 1(2) de l’annexe I des Règles. (*length or L*)

« milieu du bâtiment » Le milieu de la longueur du bâtiment. (*amidships*)

« Règles » Les *Règles sur les lignes de charge (lacs, fleuves et rivières)*, C.R.C., ch. 1442, dans leur version au 1^{er} janvier 2006. (*Rules*)

APPLICATION

15. (1) Subject to subsections (2) and (3), this Part applies in respect of Canadian vessels and foreign vessels that are engaged on a voyage solely within the limits of the inland waters of Canada and Canadian vessels that are engaged on an inland voyage.

APPLICATION

15. (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), la présente partie s’applique à l’égard des bâtiments canadiens et des bâtiments étrangers qui effectuent un voyage uniquement dans les eaux internes du Canada et des bâtiments canadiens qui effectuent un voyage en eaux internes.

- (2) This Part does not apply in respect of
- (a) pleasure craft;
 - (b) vessels ordinarily engaged in catching, attempting to catch or harvesting fish, whales, seals, walrus or other living resources of the sea;
 - (c) high-speed craft that have been certified in accordance with the HSC Code and meet the requirements of that Code;
 - (d) new vessels of less than 24 m in length;
 - (e) existing vessels of less than 150 gross tonnage;
 - (f) vessels that hold an International Load Line Certificate, a Local Load Line Certificate or an International Load Line Exemption Certificate;
 - (g) vessels that are engaged on
 - (i) a sheltered waters voyage, or
 - (ii) a domestic voyage, if the vessels are not carrying passengers or cargo;
 - (h) new vessels that do not have means of self-propulsion, are engaged on a domestic voyage and are not carrying passengers, crew or oil as cargo; or
 - (i) existing vessels that do not have means of self-propulsion, are engaged on a domestic voyage and are not carrying passengers or crew.

(3) Section 17 does not apply in respect of vessels that hold a load line certificate issued under Title 46, chapter I, part 45 of the *Code of Federal Regulations* of the United States, as amended from time to time.

PROHIBITIONS

- 16.** No vessel shall depart from a place in Canada and no Canadian vessel shall depart from a place outside Canada unless it
- (a) holds
 - (i) a Great Lakes and Inland Waters of Canada Load Line Certificate issued under section 17, or
 - (ii) a load line certificate issued under Title 46, chapter I, part 45 of the *Code of Federal Regulations* of the United States, as amended from time to time; and
 - (b) is marked in accordance with the certificate.

CERTIFICATES

- 17. (1)** On application by the authorized representative of a new vessel, the Minister shall issue a Great Lakes and Inland Waters of Canada Load Line Certificate to the vessel if
- (a) the conditions of assignment set out in Schedule 1 are met;
 - (b) the vessel is maintained in accordance with the requirements of a classification society;
 - (c) the vessel has been assigned freeboards that
 - (i) are determined in accordance with Schedule 2, or
 - (ii) if the freeboards determined under subparagraph (i) are not adequate because of the general structural strength of the vessel, are adequate for the general structural strength of the vessel; and
 - (d) the vessel is marked in accordance with Schedule 3.

- (2) La présente partie ne s'applique pas à l'égard :
- a) des embarcations de plaisance;
 - b) des bâtiments habituellement utilisés pour prendre ou tenter de prendre du poisson, des baleines, des phoques, des morses ou autres ressources vivantes de la mer, ou en faire l'exploitation;
 - c) des embarcations à grande vitesse qui sont certifiées conformément au recueil HSC, et qui sont conformes aux exigences de celui-ci;
 - d) des bâtiments neufs d'une longueur inférieure à 24 m;
 - e) des bâtiments existants d'une jauge brute inférieure à 150;
 - f) des bâtiments titulaires d'un certificat international de franc-bord, d'un certificat local de franc-bord ou d'un certificat international d'exemption pour le franc-bord;
 - g) des bâtiments qui effectuent, selon le cas :
 - (i) un voyage en eaux abritées,
 - (ii) un voyage intérieur, s'ils ne transportent ni passagers ni cargaison;
 - h) des bâtiments neufs sans moyen d'autopropulsion qui effectuent un voyage intérieur et qui ne transportent ni passagers, ni membres d'équipage, ni cargaisons de pétrole;
 - i) des bâtiments existants sans moyen d'autopropulsion qui effectuent un voyage intérieur et qui ne transportent ni passagers ni membres d'équipage.

(3) L'article 17 ne s'applique pas à l'égard des bâtiments qui sont titulaires d'un certificat de ligne de charge délivré en vertu du *title 46, chapter I, part 45* du *Code of Federal Regulations* des États-Unis, avec ses modifications successives.

INTERDICTIONS

- 16.** Il est interdit à tout bâtiment de quitter un lieu au Canada et à tout bâtiment canadien de quitter un lieu à l'étranger à moins que les exigences suivantes ne soient respectées :
- a) il est titulaire :
 - (i) soit d'un certificat de franc-bord pour les Grands Lacs et les eaux intérieures du Canada délivré en vertu de l'article 17,
 - (ii) soit d'un certificat de ligne de charge délivré en vertu du *title 46, chapter I, part 45* du *Code of Federal Regulations* des États-Unis, avec ses modifications successives;
 - b) il est marqué conformément au certificat.

CERTIFICATS

- 17. (1)** À la demande du représentant autorisé d'un bâtiment neuf, le ministre délivre au bâtiment un certificat de franc-bord pour les Grands Lacs et les eaux intérieures du Canada si les exigences suivantes sont respectées :
- a) les conditions d'assignation prévues à l'annexe 1 sont remplies;
 - b) le bâtiment est entretenu conformément aux exigences d'une société de classification;
 - c) des francs-bords lui ont été assignés, lesquels, selon le cas :
 - (i) sont déterminés conformément à l'annexe 2,
 - (ii) conviennent quant à la résistance générale de la structure du bâtiment, si les francs-bords déterminés en application du sous-alinéa (i) ne conviennent pas en raison de la résistance générale de la structure du bâtiment;
 - d) le bâtiment est marqué conformément à l'annexe 3.

(2) On application by the authorized representative of an existing vessel, the Minister shall issue a Great Lakes and Inland Waters of Canada Load Line Certificate to the vessel if

- (a) the conditions of assignment set out in Part I of Schedule I to the Rules are met;
- (b) the vessel is maintained in accordance with the requirements of a classification society;
- (c) the vessel has been assigned freeboards determined in accordance with Part II, III or IV of Schedule I to the Rules; and
- (d) the vessel is marked in accordance with Part V of Schedule I to the Rules.

(3) Despite paragraphs (1)(d) and (2)(d), the Minister may issue a certificate if

- (a) the marking on the vessel is placed so that the freeboard is greater than that required by paragraph (1)(d) or (2)(d), as the case may be; or
- (b) in the case of a passenger vessel, it is marked in accordance with subsection 37(2) of the *Hull Construction Regulations*.

AUTHORIZED REPRESENTATIVE'S DUTIES

18. The authorized representative of a vessel that holds a Great Lakes and Inland Waters of Canada Load Line Certificate shall ensure that

- (a) the conditions of assignment set out in Part I of Schedule I to the Rules or in Schedule 1, as the case may be, are met;
- (b) the vessel is maintained in accordance with the requirements of a classification society;
- (c) the vessel is marked as it was required to be marked for the issuance of the certificate or as it may be marked under subsection 17(3);
- (d) no material alterations take place in the hull or superstructure of the vessel that would necessitate the assignment of an increased freeboard; and
- (e) within three months of each anniversary date of its issuance, the certificate is endorsed by the Minister as meeting the requirements set out in paragraphs (a) to (d).

SEASONAL PERIODS

19. The following seasonal periods apply for the purpose of determining the applicable load line when a vessel is on the inland waters of Canada:

- (a) the midsummer season is the period beginning on May 1 and ending on September 15;
- (b) the summer seasons are the periods beginning on April 16 and ending on April 30 and beginning on September 16 and ending on September 30;
- (c) the intermediate seasons are the periods beginning on April 1 and ending on April 15 and beginning on October 1 and ending on October 31; and
- (d) the winter season is the period beginning on November 1 in one year and ending on March 31 in the next year.

POSTING OF CERTIFICATES

20. The authorized representative of a vessel that holds a Great Lakes and Inland Waters of Canada Load Line Certificate shall

(2) À la demande du représentant autorisé d'un bâtiment existant, le ministre délivre au bâtiment un certificat de franc-bord pour les Grands Lacs et les eaux intérieures du Canada si les exigences suivantes sont respectées :

- a) les conditions d'assignation prévues à la partie I de l'annexe I des Règles sont remplies;
- b) le bâtiment est entretenu conformément aux exigences d'une société de classification;
- c) les francs-bords du bâtiment ont été assignés et déterminés conformément aux parties II, III ou IV de l'annexe I des Règles;
- d) le bâtiment est marqué conformément à la partie V de l'annexe I des Règles.

(3) Malgré les alinéas (1)d) et (2)d), le ministre peut délivrer un certificat si, à la fois :

- a) la marque est placée de façon que le franc-bord soit supérieur à celui qui est exigé aux alinéas (1)d) ou (2)d), selon le cas;
- b) dans le cas d'un bâtiment à passagers, il est marqué conformément au paragraphe 37(2) du *Règlement sur la construction de coques*.

FONCTIONS DU REPRÉSENTANT AUTORISÉ

18. Le représentant autorisé d'un bâtiment titulaire d'un certificat de franc-bord pour les Grands Lacs et les eaux intérieures du Canada veille à ce :

- a) que les conditions d'assignation prévues à la partie I de l'annexe I des Règles ou à l'annexe 1, selon le cas, soient remplies;
- b) que le bâtiment soit entretenu conformément aux exigences d'une société de classification;
- c) que le bâtiment soit marqué tel qu'il était tenu de l'être aux fins de la délivrance du certificat ou tel qu'il peut l'être en application du paragraphe 17(3);
- d) qu'aucune modification importante qui nécessiterait l'assignation d'un franc-bord augmenté ne soit apportée à la coque ni à la superstructure du bâtiment;
- e) que le certificat porte, dans les trois mois suivant chaque date anniversaire de sa délivrance, le visa du ministre attestant qu'il est conforme aux exigences figurant aux alinéas a) à d).

PÉRIODES SAISONNIÈRES

19. Les périodes saisonnières ci-après s'appliquent aux fins de la détermination de la ligne de charge applicable à un bâtiment qui se trouve dans les eaux internes du Canada :

- a) la saison de plein été est la période commençant le 1^{er} mai et se terminant le 15 septembre;
- b) les saisons d'été sont les périodes commençant le 16 avril et se terminant le 30 avril et commençant le 16 septembre et se terminant le 30 septembre;
- c) les saisons intermédiaires sont les périodes commençant le 1^{er} avril et se terminant le 15 avril et commençant le 1^{er} octobre et se terminant le 31 octobre;
- d) la saison d'hiver est la période commençant le 1^{er} novembre d'une année et se terminant le 31 mars de l'année suivante.

AFFICHAGE DES CERTIFICATS

20. Le représentant autorisé d'un bâtiment titulaire d'un certificat de franc-bord pour les Grands Lacs et les eaux intérieures du

ensure that the certificate is framed and posted in a conspicuous place on board the vessel.

Canada veille à ce que celui-ci soit encadré et affiché à un endroit bien en vue à bord du bâtiment.

PART 3

REPEALS AND COMING INTO FORCE

REPEALS

21. The *General Load Line Rules*¹ are repealed.
22. The *Load Line Regulations (Inland)*² are repealed.
23. The *Load Lines Regulations (Sea)*³ are repealed.
24. The *Load Line Rules for Lakes and Rivers*⁴ are repealed.

COMING INTO FORCE

25. These Regulations come into force on the day on which section 2 of the *Canada Shipping Act, 2001*, chapter 26 of the Statutes of Canada, 2001, comes into force.

SCHEDULE 1 (Paragraphs 17(1)(a) and 18(a))

CONDITIONS OF ASSIGNMENT — DIAMOND LOAD LINES

INTERPRETATION

1. The following definitions apply in this Schedule.
“breadth” means the maximum breadth of a vessel, measured amidships to
(a) in a vessel with metal shell plating, the moulded line of the frame; or
(b) in any other case, the outer surface of the shell plating. (*largeur*)
“efficiently constructed” means designed, constructed and maintained in accordance with the requirements of a classification society. (*de construction efficace*)
“enclosed superstructure” means a superstructure that is efficiently constructed and weathertight. (*superstructure fermée*)
“forward perpendicular” means the perpendicular taken at the forward end of the length of a vessel and coinciding with the fore side of the stem on the waterline on which the length is measured. (*perpendiculaire avant*)
“height of the superstructure” means the least vertical height measured at the side from the top of the superstructure deck beams to the top of the freeboard deck beams. (*hauteur de la superstructure*)

¹ C.R.C., c. 1425

² C.R.C., c. 1440

³ C.R.C., c. 1441

⁴ C.R.C., c. 1442

PARTIE 3

ABROGATIONS ET ENTRÉE EN VIGUEUR

ABROGATIONS

21. Les *Règles générales sur les lignes de charge*¹ sont abrogées.
22. Le *Règlement sur les lignes de charge (eaux intérieures)*² est abrogé.
23. Le *Règlement sur les lignes de charge (navires de mer)*³ est abrogé.
24. Les *Règles sur les lignes de charge (lacs, fleuves et rivières)*⁴ sont abrogées.

ENTRÉE EN VIGUEUR

25. Le présent règlement entre en vigueur à la date d'entrée en vigueur de l'article 2 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, chapitre 26 des Lois du Canada (2001).

ANNEXE 1 (alinéas 17(1)a) et 18a))

CONDITIONS D'ASSIGNATION — LIGNES DE CHARGE (LOSANGE)

DÉFINITIONS ET INTERPRÉTATION

1. Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente annexe.
« bâtiment du type A » Bâtiment qui répond aux conditions suivantes :
a) aucun sabord de chargement ni aucune ouverture semblable dans le bordé ne sont situés au-dessous du pont de franc-bord;
b) il n'y a dans le pont principal que des ouvertures de faibles dimensions munies de panneaux d'écouille étanches à l'eau et de construction efficace;
c) le pont principal n'a aucune ouverture de chargement qui mesure, en une dimension, plus de 1,9 m ou, en superficie totale, plus de 1,7 m²;
d) il compte au plus deux ouvertures de chargement dans le pont principal à chaque compartiment de cargaison. (*Type A vessel*)
« bâtiment du type B » Bâtiment qui n'est pas un bâtiment du type A. (*Type B vessel*)
« de construction efficace » Conçu, construit et entretenu conformément aux exigences d'une société de classification. (*efficiently constructed*)
« emplacement de la catégorie 1 » Emplacement exposé aux intempéries et à la mer qui se trouve, selon le cas :

¹ C.R.C., ch. 1425

² C.R.C., ch. 1440

³ C.R.C., ch. 1441

⁴ C.R.C., ch. 1442

“Position 1” means a position exposed to weather and sea on

- (a) the freeboard deck or a raised quarter-deck;
- (b) a superstructure deck or a trunk deck forward of a point one-quarter of the vessel’s length from the forward perpendicular; or
- (c) a trunk deck that is less than standard height above the freeboard deck. (*emplacement de la catégorie 1*)

“Position 2” means a position exposed to weather and sea on

- (a) a superstructure deck aft of a point one-quarter of the vessel’s length from the forward perpendicular; or
- (b) a trunk deck whose height is equal to or greater than standard height above the freeboard deck and aft of a point one-quarter of the vessel’s length from the forward perpendicular. (*emplacement de la catégorie 2*)

“standard height” or “Hs” means 1.80 m + L/300. (*hauteur normale ou Hs*)

“standard sheer” means standard sheer as determined in accordance with regulation 38(8) of Annex I to the 1966 Convention. (*tonture normale*)

“Type A vessel” means a vessel in which

- (a) no cargo ports or similar shell openings are below the freeboard deck;
- (b) there are only small main deck openings fitted with efficiently constructed watertight hatchway covers;
- (c) no dimension of a main deck cargo opening is greater than 1.9 m and the total area of each main deck cargo opening does not exceed 1.7 m²; and
- (d) there are no more than two main deck cargo openings to a single cargo space. (*bâtiment du type A*)

“Type B vessel” means a vessel that is not a Type A vessel. (*bâtiment du type B*)

“weathertight” means designed to prevent water from penetrating a vessel in any sea condition. (*étanche aux intempéries*)

a) sur le pont de franc-bord ou une demi-dunette;

b) sur un pont de superstructure ou un pont de trunk à l’avant d’un point situé au quart de la longueur du bâtiment à partir de la perpendiculaire avant;

c) sur un pont de trunk d’une hauteur inférieure à la hauteur normale au-dessus du pont de franc-bord. (*Position 1*)

« emplacement de la catégorie 2 » Emplacement exposé aux intempéries et à la mer qui se trouve, selon le cas :

a) sur un pont de superstructure à l’arrière d’un point situé au quart de la longueur du bâtiment à partir de la perpendiculaire avant;

b) sur un pont de trunk d’une hauteur égale ou supérieure à la hauteur normale au-dessus du pont de franc-bord et à l’arrière d’un point situé au quart de la longueur du bâtiment à partir de la perpendiculaire avant. (*Position 2*)

« étanche aux intempéries » Conçu pour empêcher l’eau de pénétrer dans le bâtiment dans toutes les conditions rencontrées en mer. (*weathertight*)

« hauteur de la superstructure » La plus faible hauteur verticale mesurée en abord entre la face supérieure des barrots du pont de superstructure et la face supérieure des barrots du pont de franc-bord. (*height of the superstructure*)

« hauteur normale » ou « Hs » S’entend de 1,80 m + L/300. (*standard height or Hs*)

« largeur » La largeur maximale au milieu du bâtiment mesurée :

a) hors membres, dans le cas d’un bâtiment à bordé extérieur métallique;

b) jusqu’à la surface extérieure du bordé extérieur, dans tout autre cas. (*breadth*)

« perpendiculaire avant » La perpendiculaire qui est prise à l’extrémité avant de la longueur du bâtiment et qui passe par l’intersection de la face avant de l’étrave avec la flottaison sur laquelle est mesurée la longueur. (*forward perpendicular*)

« superstructure fermée » Superstructure qui est étanche aux intempéries et qui est de construction efficace. (*enclosed superstructure*)

« tonture normale » S’entend de la tonture normale déterminée conformément à la règle 38(8) de l’annexe I de la Convention de 1966. (*standard sheer*)

STABILITY AND OTHER INFORMATION

2. A vessel that carries bulk or liquid cargo shall carry the information required by regulation 7.2 of Chapter VI of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 and the Protocol of 1988 relating to that Convention, as amended from time to time.

ACCESS OPENINGS

3. Access openings in bulkheads at the ends of enclosed superstructures shall

- (a) be fitted with efficiently constructed weathertight doors that are permanently attached to the bulkhead so that the whole structure is at least equivalent in strength to a bulkhead with no openings;
- (b) have means for securing the doors weathertight that are permanently attached to the bulkhead or the doors and are operable from both sides of the bulkhead; and
- (c) have sills at least 300 mm above the deck.

STABILITÉ ET AUTRES RENSEIGNEMENTS

2. Le bâtiment qui transporte une cargaison en vrac ou une cargaison liquide a à bord les renseignements exigés par la règle 7.2 du chapitre VI de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, et le Protocole de 1988 relatif à la Convention, avec leurs modifications successives.

OUVERTURES D’ACCÈS

3. Les ouvertures d’accès dans les cloisons situées aux extrémités des superstructures fermées sont conformes aux exigences suivantes :

- a) elles sont pourvues de portes étanches aux intempéries et de construction efficace qui sont fixées à la cloison de façon permanente de sorte que la résistance de l’ensemble est au moins égale à la résistance d’une cloison sans ouverture;
- b) elles sont munies de systèmes d’assujettissement pour garantir l’étanchéité aux intempéries des portes, lesquels sont fixés de façon permanente aux cloisons ou aux portes et peuvent se manœuvrer des deux côtés de la cloison;
- c) elles sont munies de seuils d’au moins 300 mm au-dessus du pont.

HATCHWAYS

4. (1) Hatchways shall have efficiently constructed coamings
- (a) at least 460 mm above the deck, in the case of coamings in Position 1; or
 - (b) at least 300 mm above the deck, in the case of coamings in Position 2.
- (2) Subsection (1) does not apply if the hatchway is fitted with a watertight cover.
- (3) Except for open-hopper dredges, hatchways in Position 1 or Position 2 shall be fitted with efficiently constructed weathertight hatchway covers.
- (4) If weathertight covers on hatchways are made of mild steel, the maximum allowable stress shall be calculated using the following loads:
- (a) in the case of vessels that are 110 m in length or over, a load not less than 12 kPa on hatchways in Position 1 and not less than 9.6 kPa on hatchways in Position 2;
 - (b) in the case of vessels that are 24 m in length, a load not less than 9.6 kPa on hatchways in Position 1 and not less than 7.2 kPa on hatchways in Position 2; and
 - (c) in the case of vessels of intermediate length, a load obtained by interpolation from the loads referred to in paragraphs (a) and (b).
- (5) The maximum allowable stress calculated for the loads in subsection (4) shall not exceed the minimum ultimate strength of the material using a safety factor of 4.25.
- (6) Hatchway covers in Position 1 or Position 2 shall be so designed as to limit deflection to not more than 0.0028 times the span under the loads referred to in subsection (4). Mild steel plating that forms the tops of the covers shall not be thinner than one per cent of the spacing between stiffeners or 6 mm, whichever is greater.
- (7) Coamings and hatchway covers of exposed hatchways on decks above the superstructure deck shall be efficiently constructed.
- (8) The strength and stiffness of hatchway covers made of materials other than mild steel shall be at least equivalent to those of mild steel.
- (9) The means for securing and maintaining the weathertightness of hatchway covers shall be such that the weathertightness can be maintained in any sea conditions.

CARGO PORTS AND OTHER SIMILAR OPENINGS

5. (1) Cargo ports and other similar openings in the shell of a vessel below the freeboard deck shall be fitted with watertight doors that are as strong as the structure to which they are attached.

ÉCOUTILLES

4. (1) Les surbaux d'écouille sont de construction efficace et conformes aux exigences suivantes :
- a) s'ils sont situés dans un emplacement de la catégorie 1, ils dépassent le pont d'une hauteur d'au moins 460 mm;
 - b) s'ils sont situés dans un emplacement de la catégorie 2, ils dépassent le pont d'une hauteur d'au moins 300 mm.
- (2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas si l'écouille est munie d'un panneau étanche à l'eau.
- (3) Sauf dans le cas des maries-salopes, les écoutilles situées dans un emplacement de la catégorie 1 ou dans un emplacement de la catégorie 2 sont munies de panneaux d'écouille étanches aux intempéries et de construction efficace.
- (4) Si les panneaux étanches aux intempéries qui couvrent les écoutilles sont en acier doux, le niveau maximal de tension admissible est calculé pour les charges suivantes :
- a) dans le cas d'un bâtiment d'une longueur de 110 m ou plus, des charges d'au moins 12 kPa sur les écoutilles situées dans un emplacement de la catégorie 1 et d'au moins 9,6 kPa sur celles situées dans un emplacement de la catégorie 2;
 - b) dans le cas d'un bâtiment d'une longueur de 24 m, des charges d'au moins 9,6 kPa sur les écoutilles situées dans un emplacement de la catégorie 1 et d'au moins 7,2 kPa sur celles situées dans un emplacement de la catégorie 2;
 - c) dans le cas d'un bâtiment de longueur intermédiaire, les charges sont obtenues par interpolation des charges visées aux alinéas a) et b).
- (5) Le niveau maximal de tension admissible calculé pour les charges visées au paragraphe (4) ne peut dépasser la charge de rupture du matériau par application d'un coefficient de sécurité de 4,25.
- (6) Les panneaux d'écouille situés dans un emplacement de la catégorie 1 ou dans un emplacement de la catégorie 2 sont conçus de sorte que le fléchissement n'est pas supérieur à 0,0028 fois leur portée sous les charges visées au paragraphe (4). Les tôles d'acier doux formant le dessus des panneaux ont une épaisseur d'au moins un pour cent de l'écart entre les cornières de renfort ou 6 mm, selon la plus élevée de ces valeurs.
- (7) Les surbaux et les panneaux des écoutilles exposées sur les ponts au-dessus du pont de superstructure sont de construction efficace.
- (8) La résistance et la rigidité des panneaux d'écouille fabriqués d'un matériau autre que l'acier doux sont au moins équivalentes à celles des panneaux en acier doux.
- (9) Les moyens employés pour assurer et maintenir l'étanchéité aux intempéries des panneaux d'écouille permettent d'assurer l'étanchéité aux intempéries quel que soit l'état de la mer.

SABORDS DE CHARGEMENT ET AUTRES OUVERTURES ANALOGUES

5. (1) Les sabords de chargement et les autres ouvertures analogues sur bordé qui sont situés au-dessous du pont de franc-bord sont pourvus de portes étanches à l'eau aussi résistantes que la structure à laquelle ils sont fixés.

(2) Cargo ports and other similar openings above the freeboard deck shall be fitted with weathertight doors that are as strong as the structure to which they are attached.

(3) The lower edges of cargo ports and other similar openings shall not be below a line drawn parallel to the freeboard deck at side that has the upper edge of the uppermost load line at its lowest point.

MACHINERY SPACE OPENINGS

6. (1) Machinery space openings in Position 1 or Position 2 shall be enclosed by efficiently constructed steel casings.

(2) Access openings in the casings required by subsection (1) shall

(a) be fitted with efficiently constructed weathertight covers that are permanently attached and operable from both sides of the opening and have their lower edge at least 300 mm above the deck;

(b) if the opening is a doorway, meet the requirements set out in section 3; or

(c) if the opening is a funnel or machinery space ventilator that needs to be kept open for the essential operation of the vessel, be fitted with a coaming at a height above the deck of at least

(i) 3.8 m in Position 1, or

(ii) 1.8 m in Position 2.

AIR PIPES

7. (1) If air pipes to tanks extend above the freeboard deck or superstructure decks, the exposed parts of the pipes shall be efficiently constructed and the height from the deck to the point on the pipe where water may downflood shall be at least 760 mm on the freeboard deck, 600 mm on raised quarter-decks and 300 mm on other superstructure decks.

(2) Air pipes shall be fitted with permanently attached means of closing.

VENTILATORS

8. (1) Ventilators and their coamings in Position 1 or Position 2 serving spaces below freeboard decks, decks of enclosed superstructures or trunk decks shall be efficiently constructed.

(2) The height of ventilator coamings shall be at least 760 mm above the deck in Position 1 and at least 600 mm above the deck in Position 2.

(3) Ventilator openings shall have permanently attached weathertight means of closing.

(2) Les sabords de chargement et les autres ouvertures analogues au-dessus du pont de franc-bord sont pourvus de portes étanches aux intempéries aussi résistantes que la structure à laquelle ils sont fixés.

(3) Le can inférieur des sabords de chargement et des autres ouvertures analogues ne peut se trouver au-dessous d'une ligne qui est parallèle au livet du pont de franc-bord et dont le point le plus bas n'est pas situé au-dessous de la ligne de charge la plus haute.

OUVERTURES DE LA TRANCHE DES MACHINES

6. (1) Les ouvertures de la tranche des machines qui sont situées dans un emplacement de la catégorie 1 ou dans un emplacement de la catégorie 2 sont entourées d'un encaissement d'acier de construction efficace.

(2) Les ouvertures d'accès pratiquées dans les encaissements qui sont exigées par le paragraphe (1) doivent, selon le cas :

a) être munies de panneaux étanches aux intempéries et de construction efficace qui sont fixés de façon permanente et peuvent se manœuvrer de l'intérieur et de l'extérieur et le bord inférieur de ces ouvertures doit être au moins 300 mm au-dessus du pont;

b) dans le cas de baies de porte, être conformes aux exigences prévues à l'article 3;

c) dans le cas d'une cheminée ou d'un manche à air de la tranche des machines qui doit demeurer ouvert pour assurer les opérations essentielles du bâtiment, être munies de surbaux dont la hauteur au-dessus du pont est d'au moins :

(i) 3,8 m, si elles sont situées dans un emplacement de la catégorie 1,

(ii) 1,8 m, si elles sont situées dans un emplacement de la catégorie 2.

TUYAUX DE DÉGAGEMENT D'AIR

7. (1) Si les tuyaux de dégagement d'air desservant des caisses se prolongent au-dessus du pont de franc-bord ou des ponts de superstructure, les parties exposées de ces tuyaux sont de construction efficace et leur hauteur entre le pont et le point du tuyau d'envahissement par le haut est d'au moins 760 mm sur le pont de franc-bord, d'au moins 600 mm sur la demi-dunette et d'au moins 300 mm sur les autres ponts de superstructure.

(2) Les tuyaux de dégagement d'air sont munis de dispositifs d'obturation fixés de façon permanente.

MANCHES À AIR

8. (1) Les manches à air et leurs surbaux qui sont situés dans un emplacement de la catégorie 1 ou dans un emplacement de la catégorie 2 et qui desservent les compartiments situés au-dessous des ponts de franc-bord, des ponts de superstructures fermées ou des ponts de trunk sont de construction efficace.

(2) Les surbaux des manches à air s'élèvent à une hauteur d'au moins 760 mm au-dessus du pont s'ils sont situés dans un emplacement de la catégorie 1 et d'au moins 600 mm s'ils sont situés dans un emplacement de la catégorie 2.

(3) Les ouvertures des manches à air sont munies de dispositifs de fermeture étanches aux intempéries qui sont fixés de manière permanente aux manches à air.

(4) Subsection (3) does not apply in respect of ventilators in Position 1 with coamings that extend 3.8 m or more above the deck or to ventilators in Position 2 with coamings that extend 1.8 m or more above the deck.

SIDE SCUTTLES

9. (1) Side scuttles to spaces below the freeboard deck or to spaces within enclosed superstructures shall be fitted with hinged inside deadlights so that they can be closed watertight.

(2) The sill of each side scuttle shall be above a line that is drawn parallel to the freeboard deck at side and has its lowest point 2.5 % of the breadth above the summer fresh water load line or 500 mm above that line, whichever is the greater distance.

(3) The side scuttles and deadlights shall be efficiently constructed.

MISCELLANEOUS OPENINGS IN FREEBOARD, SUPERSTRUCTURE AND TRUNK DECKS

10. (1) Manholes and flush scuttles in Position 1 or Position 2 or within a superstructure other than an enclosed superstructure shall have watertight covers.

(2) Openings in freeboard decks other than hatchways, machinery space openings, manholes and flush scuttles shall be protected by

- (a) an enclosed superstructure; or
- (b) an efficiently constructed and weathertight deckhouse or companionway.

(3) Openings in an exposed part of a superstructure deck or in the top of a deckhouse on the freeboard deck that give access to a space below the freeboard deck or within an enclosed superstructure shall be protected in accordance with subsection (2).

FREEING PORTS

11. (1) This section applies in respect of wells that could collect water and are formed by bulwarks on the weather parts of the freeboard deck or superstructure decks.

(2) If the sheer in way of the well is standard sheer or greater than standard sheer, drainage shall be provided by way of freeing ports with an area on each side of the vessel of at least

- (a) "A" for each well on the freeboard deck or on the raised quarter-deck; and
- (b) one-half of "A" for each well on superstructure decks other than raised quarter-decks.

(3) The value of "A" is calculated in square metres as follows:

- (a) if the length of the bulwark in way of the well is 20 m or less, 0.7 plus 0.035 times the length of that bulwark; and

(4) Le paragraphe (3) ne s'applique pas à l'égard des manches à air situés dans un emplacement de la catégorie 1 dont les surbaux s'élèvent à une hauteur de 3,8 m ou plus au-dessus du pont ni des manches à air situés dans un emplacement de la catégorie 2 dont les surbaux s'élèvent à une hauteur de 1,8 m ou plus au-dessus du pont.

HUBLOTS

9. (1) Les hublots donnant sur des locaux sous le pont de franc-bord ou sur des locaux situés dans des superstructures fermées sont munis à l'intérieur de contre-hublots fixés par des charnières permettant de les fermer pour qu'ils soient étanches à l'eau.

(2) Le seuil des hublots se trouve au-dessus d'une ligne qui est parallèle au livet du pont de franc-bord et dont le point le plus bas est situé à 2,5 pour cent de la largeur au-dessus de la ligne de charge d'été en eau douce ou à 500 mm au-dessus de celle-ci, selon la plus élevée de ces valeurs.

(3) Les hublots et les contre-hublots sont de construction efficace.

OUVERTURES DIVERSES DANS LES PONTS DE FRANC-BORD, DE SUPERSTRUCTURE ET DE TRUNK

10. (1) Les trous d'homme et les bouchons à plat-pont situés dans un emplacement de la catégorie 1 ou dans un emplacement de la catégorie 2 ou à l'intérieur d'une superstructure autre qu'une superstructure fermée sont munis de couvercles étanches à l'eau.

(2) Les ouvertures dans les ponts de franc-bord, sauf les écoutilles, les descentes dans les tranches des machines, les trous d'homme et les bouchons à plat-pont, sont protégées par l'une des constructions suivantes :

- a) une superstructure fermée;
- b) un rouf ou un capot de descente de construction efficace et étanche aux intempéries.

(3) La protection visée au paragraphe (2) s'applique à l'égard de toute ouverture qui est située dans la partie exposée d'un pont de superstructure ou sur le toit d'un rouf situé sur le pont de franc-bord et qui donne accès à un compartiment situé sous le pont de franc-bord ou à un compartiment à l'intérieur d'une superstructure fermée.

SABORDS DE DÉCHARGE

11. (1) Le présent article s'applique à l'égard des puits où l'eau pourrait s'amasser et qui sont formés par les pavois sur les parties exposées du pont de franc-bord ou des ponts de superstructure.

(2) Dans les cas où la tonture dans la région d'un puits est égale ou supérieure à la tonture normale, la section des sabords de décharge à prévoir de chaque bord du bâtiment pour évacuer l'eau doit être :

- a) d'au moins « A » pour chaque puits sur le pont de franc-bord ou la demi-dunette;
- b) d'au moins la moitié de « A » pour chaque puits sur les ponts de superstructure, sauf les demi-dunettes.

(3) La valeur de « A » est calculée en mètres carrés comme suit :

- a) si la longueur du pavois dans la région du puits est égale ou inférieure à 20 m, 0,7 plus 0,035 fois la longueur de ce pavois;

- (b) in any other case, 0.07 times the lesser of
- (i) the length of the bulwark in way of the well, and
 - (ii) 70 per cent of the length of the vessel.
- (4) The freeing port area required by subsection (2) shall be increased by 0.04 m² per metre of length of the well for each metre that the height of the bulwark exceeds
- (a) 600 mm, in the case of vessels that are 73 m in length or less;
 - (b) 1 200 mm, in the case of vessels that are 146 m in length or more; and
 - (c) in the case of vessels that are of intermediate length, the height obtained by linear interpolation between the heights set out in paragraphs (a) and (b).
- (5) In the case of vessels greater than 146 m in length with an average height of bulwark of less than 900 mm, the freeing port area required by subsections (2) and (4) shall be decreased by 0.04 m² per metre of length of well for each metre by which the average height of the bulwark is less than 900 mm.
- (6) The freeing port area required by subsections (2), (4) and (5) shall be increased by
- (a) in the case of vessels with no sheer, 50 per cent;
 - (b) in the case of vessels with standard sheer, zero per cent; and
 - (c) in the case of vessels with less than standard sheer, the percentage obtained by linear interpolation between the percentages set out in paragraphs (a) and (b).
- (7) If a vessel does not have guardrails in way of a trunk on an exposed part of the freeboard deck or has continuous hatchway side coamings between detached superstructures, the freeing port area shall be at least
- (a) 20 per cent of the total area of the bulwarks if the breadth of the trunk or hatchways is 40 per cent or less of the breadth of the vessel;
 - (b) 10 per cent of the total area of the bulwarks if the breadth of the trunk or hatchways is 75 per cent or more of the breadth of the vessel; and
 - (c) the percentage of the total area of the bulwarks obtained by linear interpolation between the percentages set out in paragraphs (a) and (b) if the breadth of the trunk or hatchways is more than 40 per cent but less than 75 per cent of the breadth of the vessel.
- (8) In superstructures that are open at either or both ends, the minimum freeing port area in way of wells shall be determined in accordance with the recommendation set out in interpretation LL. 60 of the Unified interpretations of the provisions of the International Convention on Load Lines, 1966.
- (9) The lower edges of the freeing ports shall be as near the deck as practicable.
- (10) Two thirds of the required freeing port area for each well shall be located in the half of the well nearest the lowest point of the sheer curve.

- b) dans tout autre cas, 0,07 fois la moindre des valeurs suivantes :
- (i) la longueur du pavois dans la région du puits,
 - (ii) 70 pour cent de la longueur du bâtiment.
- (4) La section des sabords de décharge exigée au paragraphe (2) est augmentée de 0,04 m² par mètre de longueur du puits pour chaque mètre que la hauteur du pavois dépasse :
- a) 600 mm, dans le cas d'un bâtiment d'une longueur de 73 m ou moins;
 - b) 1 200 mm, dans le cas d'un bâtiment d'une longueur de 146 m ou plus;
 - c) dans le cas d'un bâtiment de longueur intermédiaire, la hauteur obtenue par interpolation linéaire entre les hauteurs figurant aux alinéas a) et b).
- (5) Dans le cas d'un bâtiment d'une longueur de 146 m ou plus dont la hauteur moyenne du pavois est inférieure à 900 mm, la section des sabords de décharge exigée aux paragraphes (2) et (4) est diminuée de 0,04 m² par mètre de longueur du puits pour chaque mètre par lequel la hauteur moyenne du pavois est moins de 900 mm.
- (6) La section des sabords de décharge exigée aux paragraphes (2), (4) et (5) est augmentée :
- a) de 50 pour cent, dans le cas d'un bâtiment sans tonture;
 - b) de zéro pour cent, dans le cas d'un bâtiment ayant une tonture normale;
 - c) d'un pourcentage obtenu par interpolation linéaire entre les pourcentages figurant aux alinéas a) et b), dans le cas d'un bâtiment ayant une tonture inférieure à la normale.
- (7) Si le bâtiment n'est pas muni de rambardes dans la région d'un trunk sur les parties exposées du pont de franc-bord ou s'il possède des surbaux latéraux d'écouille s'étendant de façon continue entre des superstructures détachées, la section des sabords de décharge correspond à au moins :
- a) 20 pour cent de la surface totale des pavois si la largeur des écoutilles ou du trunk correspond à 40 pour cent ou moins de la largeur du bâtiment;
 - b) 10 pour cent de la surface totale des pavois si la largeur des écoutilles ou du trunk correspond à 75 pour cent ou plus de la largeur du bâtiment;
 - c) le pourcentage de la surface totale des pavois obtenu par interpolation linéaire entre les pourcentages figurant aux alinéas a) et b) si la largeur des écoutilles ou du trunk correspond à plus de 40 pour cent mais à moins de 75 pour cent de la largeur du bâtiment.
- (8) Dans une superstructure qui est ouverte à l'une de ses extrémités ou aux deux, la section minimale des sabords de décharge situés dans la région du puits est déterminée conformément à la recommandation figurant à l'interprétation LL.60 des Interprétations uniformes des dispositions de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge.
- (9) Le can inférieur des sabords de décharge se trouve aussi près que possible du pont.
- (10) Les deux tiers de la section exigée pour les sabords de décharge, pour chaque puits, se trouvent dans la moitié du puits la plus proche du point le plus bas de la courbe de tonture.

- (11) Shutters that are fitted to freeing ports shall have
 (a) ample clearance to prevent jamming; and
 (b) hinges that have pins or bearings of material that is resistant to corrosion.

SCUPPERS, DRAINS, INLETS AND DISCHARGES

12. (1) Every discharge pipe passing through the shell from spaces below the freeboard deck shall have
 (a) an automatic non-return valve fitted at the shell with a positive means of closing that is operable
 (i) from above the freeboard deck, or
 (ii) from a readily accessible location if the discharge originates in a space that is crewed or equipped with a means of continuously monitoring the level of bilge water; or
 (b) two automatic non-return valves, one of which is fitted at the shell and one inboard that is accessible for examination when the vessel is in service.
- (2) Every discharge pipe that passes through the shell from within an enclosed superstructure, or from within a deckhouse or companionway required by subsection 10(2), shall
 (a) meet the requirements set out in paragraph (1)(a) or (b); or
 (b) have an automatic non-return valve fitted at the shell, if the discharge originates in a space that is regularly visited by the crew.
- (3) Every scupper, drain or discharge pipe that passes through the shell above the summer fresh water load line at a distance that is less than the greater of 5 per cent of the breadth and 600 mm shall have an automatic non-return valve fitted at the shell.
- (4) Subsection (3) does not apply in respect of a scupper, drain or discharge pipe that originates above the freeboard deck if the part of the pipe that is between the shell and the freeboard deck is efficiently constructed.
- (5) Every scupper pipe that leads from a superstructure other than an enclosed superstructure, a deckhouse or a companionway required by subsection 10(2) shall drain overboard.
- (6) In crewed machinery spaces, every main and auxiliary sea inlet and discharge necessary for the operation of machinery shall have a valve with a positive means of closing that can be controlled locally.
- (7) The valves required by this section to have positive means of closing shall have indicators at the operating position to show whether the valve is open or closed.
- (8) The pipes to which this section refers shall be efficiently constructed.
- (9) The shell fittings and the valves required by this section shall be efficiently constructed.

PROTECTION OF THE CREW

13. (1) The deckhouses used for the accommodation of the crew shall be efficiently constructed.
- (2) All exposed parts of the freeboard and superstructure decks shall be fitted with guardrails or bulwarks that are at least 900 mm in height.

- (11) Les volets battants dont sont munis les sabords de décharge doivent être conformes aux exigences suivantes :
 a) il y a un jeu suffisant pour empêcher tout coinçage;
 b) les charnières ont des axes ou des gonds faits de matériau résistant à la corrosion.

DALOTS, PUISARDS, PRISES D'EAU ET DÉCHARGES

12. (1) Tout tuyau de décharge qui traverse le bordé et qui provient d'espaces situés au-dessous du pont de franc-bord est muni :
 a) soit d'un clapet automatique de non-retour fixé sur le bordé et muni d'un moyen de fermeture pouvant être manœuvré, selon le cas :
 (i) d'au-dessus du pont de franc-bord,
 (ii) d'un endroit facilement accessible si la décharge provient d'un espace pourvu en équipage ou muni d'un moyen de surveillance continue du niveau des eaux de cale;
 b) soit de deux clapets automatiques de non-retour, l'un étant fixé sur le bordé et l'autre, à l'intérieur, qui est accessible pour examen lorsque le bâtiment est utilisé.
- (2) Tout tuyau de décharge qui traverse le bordé et qui provient d'une superstructure fermée ou d'un rouf ou d'un capot de descente exigé au paragraphe 10(2) doit, selon le cas :
 a) être conforme aux exigences prévues aux alinéas (1)a) ou b);
 b) être muni d'un clapet automatique de non-retour fixé sur le bordé si la décharge provient d'un espace que l'équipage visite régulièrement.
- (3) Tous les dalots, puisards ou tuyaux de décharge qui traversent le bordé au-dessus de la ligne de charge d'été en eau douce à une distance inférieure à 5 pour cent de la largeur ou à 600 mm, selon la plus élevée de ces valeurs, sont munis d'un clapet automatique de non-retour fixé sur le bordé.
- (4) Le paragraphe (3) ne s'applique pas à l'égard des dalots, puisards ou tuyaux de décharge provenant du dessus du pont de franc-bord si la partie du tuyau située entre le bordé et le pont de franc-bord est de construction efficace.
- (5) Tout tuyau de dalot desservant une superstructure, autre qu'une superstructure fermée, un rouf ou un capot de descente exigés au paragraphe 10(2), débouche à l'extérieur du bâtiment.
- (6) Dans les tranches des machines pourvues en équipage, les prises d'eau à la mer et décharges principales et auxiliaires nécessaires au fonctionnement des machines sont munies d'un clapet avec un moyen de fermeture direct qui peut être commandé localement.
- (7) Les clapets munis d'un moyen de fermeture direct tel que l'exige le présent article sont munis d'indicateurs d'ouverture et de fermeture au poste de commande.
- (8) Les tuyaux visés au présent article sont de construction efficace.
- (9) Les dispositifs fixés sur le bordé et les clapets exigés par le présent article sont de construction efficace.

PROTECTION DE L'ÉQUIPAGE

13. (1) Les roufs utilisés pour le logement de l'équipage sont de construction efficace.
- (2) Toutes les parties exposées des ponts de franc-bord et de superstructure sont munies de rambardes ou de pavois d'au moins 900 mm de hauteur.

- (3) Guardrails shall be fitted
- (a) in at least three courses in which the space between the lowest course and the deck does not exceed 230 mm and the other courses are not spaced more than 380 mm apart; or
- (b) if the sheer strake projects at least 200 mm above the deck, in at least two courses in which the space between the lower course and the sheer strake or the upper course does not exceed 380 mm.
- (4) Guardrail supports shall be placed on the flat of the deck on vessels with rounded gunwales.
- (5) Vessels shall have lifelines, gangways or underdeck passages for the protection of the crew while passing to and from their accommodation spaces, the machinery space and all other spaces used in the normal operation of the vessel.
- (6) Whenever bulkhead openings are closed, other access shall be provided for the crew to reach accommodation spaces or machinery or other working spaces in enclosed superstructures that are bridges or poops.
- (7) If an exposed part of a freeboard deck is in way of a trunk, guardrails that meet the requirements of subsection (3) shall be fitted for one-half the length of the exposed part.

SPECIAL CONDITIONS OF ASSIGNMENT FOR TYPE A VESSELS

14. Type A vessels shall meet the following requirements:

- (a) machinery casings shall have bulkheads with no openings on all sides on the freeboard deck unless
- (i) the casings are protected by an enclosed poop or bridge or efficiently constructed deckhouse of at least standard height, or
- (ii) the openings meet the requirements set out in section 3 and lead to a space or passageway that is as strong as the casing and from which a second interior access opening that meets the requirements set out in section 3 is provided for access to the engine room;
- (b) unless there is fore and aft access below the freeboard deck, a permanent fore and aft gangway shall be fitted at the superstructure deck level between the poop and all other deckhouses used in the normal operation of the vessel;
- (c) hatchways on the exposed freeboard or forecastle deck shall have efficiently constructed watertight covers;
- (d) vessels shall have guardrails fitted for at least half the length of the exposed parts of the weather deck; and
- (e) if superstructures are connected by trunks, guardrails shall be fitted for the whole length of the exposed parts of the freeboard deck.

- (3) Les rambardes comportent, selon le cas :
- a) au moins trois filières dont l'écart entre la filière la plus basse et le pont ne peut être de plus de 230 mm et l'écart entre les autres filières ne peut dépasser 380 mm;
- b) dans le cas où la virure de carreau s'élève à au moins 200 mm au-dessus du pont, au moins deux filières dont l'écart entre la filière la plus basse et la virure de carreau ou la filière la plus haute ne dépasse pas 380 mm.
- (4) Sur les bâtiments ayant des gouttières arrondies, les rambardes doivent être placées sur les parties horizontales du pont.
- (5) Des passerelles, des filières ou des passages sous pont doivent être prévus pour la protection de l'équipage dans ses allées et venues entre ses locaux d'habitation, la tranche des machines et tout autre local servant dans le cadre de l'utilisation normale du bâtiment.
- (6) Lorsque les ouvertures de cloison sont fermées, d'autres voies d'accès à des locaux d'habitation ou à une tranche de machines ou une autre tranche de travail à l'intérieur de superstructures fermées qui constituent des dunettes ou des châteaux sont prévues pour les membres d'équipage.
- (7) Si une partie exposée d'un pont de franc-bord est dans la région d'un trunk, des rambardes conformes aux exigences du paragraphe (3) sont installées sur au moins la moitié de la longueur de la partie exposée.

CONDITIONS SPÉCIALES D'ASSIGNATION DES BÂTIMENTS DE TYPE A

14. Les bâtiments du type A sont conformes aux exigences suivantes :

- a) les encaissements des machines sont munis de cloisons sans ouvertures sur tous les côtés du pont de franc-bord à moins que, selon le cas :
- (i) les encaissements ne soient protégés par une dunette fermée ou un château ou par un rouf de construction efficace qui est d'une hauteur au moins normale,
- (ii) les ouvertures ne soient conformes aux exigences prévues à l'article 3 et ne donnent accès à un sas ou à un couloir aussi résistant que l'encaissement et d'où est prévue une deuxième ouverture d'accès intérieure qui est conforme aux exigences de l'article 3 et donne accès à la salle des machines;
- b) sauf si un accès avant et arrière est prévu sous le pont de franc-bord, une passerelle avant et arrière permanente est installée au niveau du pont de superstructure, entre la dunette et tous les autres roufs servant dans le cadre de l'utilisation normale du bâtiment;
- c) les écoutes situées sur le pont de franc-bord et le pont du gaillard exposés sont munies de panneaux étanches à l'eau et de construction efficace;
- d) les bâtiments ont des rambardes sur au moins la moitié de la longueur des parties exposées du pont découvert;
- e) si les superstructures sont reliées par des trunks, des rambardes sont prévues sur toute la longueur des parties exposées du pont de franc-bord.

SCHEDULE 2
(Subparagraph 17(1)(c)(i))

DETERMINATION OF FREEBOARDS - DIAMOND
LOAD LINES

INTERPRETATION

1. (1) The following definitions apply in this Schedule.
- “after perpendicular” means the perpendicular taken at the after end of the length of a vessel. (*perpendiculaire arrière*)
- “depth for freeboard” or “D” means the distance equal to the moulded depth amidships plus the thickness of the stringer plate, with no allowance for sheathing. However, in the case of a vessel that does not have right-angled gunwales or that has rounded gunwales with a radius greater than four per cent of the breadth, that distance shall be adjusted so that the area of the topside section is equal to that of a vessel with right-angled gunwales and with the same round of beam. (*creux de franc-bord ou D*)
- “effective length” or “E” means,
- (a) in respect of an enclosed superstructure that is not a raised quarter-deck,
 - (i) if it has a height of H_s or more, the length of the superstructure, or
 - (ii) if it has a height of less than H_s , the length of the superstructure times the quotient of the height of the superstructure divided by H_s ;
 - (b) in respect of an enclosed superstructure that is a raised quarter-deck, the lesser of 0.6 L and
 - (i) if it has a height of $2/3 H_s$ or more, the length of the superstructure, or
 - (ii) if it has a height of less than $2/3 H_s$, the length of the superstructure times the quotient of the height of the superstructure divided by H_s ; and
 - (c) in respect of a trunk,
 - (i) if it has a height of H_s or more, the length of the trunk times the quotient of the mean breadth of the trunk divided by the breadth, or
 - (ii) if it has a height of less than H_s , the length of the trunk times the quotient of the mean breadth of the trunk divided by the breadth times the quotient of the height of trunk divided by H_s . (*longueur effective ou E*)
- “length of the superstructure” or “S”, in respect of a superstructure of a vessel, means the length of the part of the superstructure that is between the forward perpendicular and the after perpendicular of the vessel. (*longueur de la superstructure ou S*)
- “summer draught” means the distance measured from the top of the keel of a vessel to the upper edge of the load line that would mark the vessel’s summer freeboard referred to in subsection 8(1). (*tirant d’eau d’été*)
- “trunk” means an efficiently constructed structure that is on a freeboard deck of a vessel and has a breadth of less than 92 per cent of the breadth of the vessel. (*trunk*)

(2) For the purposes of this Schedule, all length and height measurements shall be in metres and taken to three decimal places.

ANNEXE 2
(sous-alinéa 17(1)c)(i))

DÉTERMINATION DES FRANCS-BORDS - LIGNES DE
CHARGE (LOSANGE)

DÉFINITIONS ET INTERPRÉTATION

1. (1) Les définitions qui suivent s’appliquent à la présente annexe.
- « creux de franc-bord » ou « D » La distance égale au creux sur quille au milieu du bâtiment plus l’épaisseur de la tôle gouttière, sans tolérance pour le revêtement. Toutefois, dans le cas d’un bâtiment qui n’a pas de gouttières à angles droits ou qui a des gouttières arrondies avec un rayon supérieur à quatre pour cent de la largeur, cette distance est ajustée pour que la surface transversale de la partie haute soit égale à celle d’un bâtiment qui a des gouttières à angles droits avec le même bouge. (*depth for freeboard or D*)
- « longueur effective » ou « E » S’entend :
- a) dans le cas d’une superstructure fermée qui n’est pas une demi-dunette :
 - (i) si elle a une hauteur égale ou supérieure à H_s , de la longueur de la superstructure,
 - (ii) si elle a une hauteur inférieure à H_s , de la longueur de la superstructure multipliée par le quotient de la hauteur de la superstructure divisée par H_s ;
 - b) dans le cas d’une superstructure fermée qui est une demi-dunette, de la valeur la moins élevée entre 0,6 L et :
 - (i) si elle a une hauteur égale ou supérieure à $2/3 H_s$, la longueur de la superstructure,
 - (ii) si elle a une hauteur inférieure à $2/3 H_s$, la longueur de la superstructure multipliée par le quotient de la hauteur de la superstructure divisée par H_s ;
 - c) dans le cas d’un trunk :
 - (i) si elle a une hauteur égale ou supérieure à H_s , de la longueur du trunk multipliée par le quotient de la largeur moyenne du trunk divisée par la largeur,
 - (ii) si elle a une hauteur inférieure à H_s , de la longueur du trunk multipliée par le quotient de la largeur moyenne du trunk divisée par la largeur, multipliée par le quotient de la hauteur du trunk divisée par H_s . (*effective length or E*)
- « longueur de la superstructure » ou « S » À l’égard d’une superstructure d’un bâtiment, s’entend de la longueur de la partie de la superstructure située entre la perpendiculaire avant et la perpendiculaire arrière du bâtiment. (*length of the superstructure or S*)
- « perpendiculaire arrière » La perpendiculaire qui est prise à l’extrémité arrière de la longueur du bâtiment. (*after perpendicular*)
- « tirant d’eau d’été » La distance entre le dessus de la quille d’un bâtiment et le bord supérieur de la ligne de charge qui marquerait son franc-bord d’été visé au paragraphe 8(1). (*summer draught*)
- « trunk » Structure de construction efficace qui se trouve sur un pont de franc-bord d’un bâtiment et qui a une largeur inférieure à 92 pour cent de la largeur du bâtiment. (*trunk*)
- (2) Pour l’application de la présente annexe, toutes les mesures de longueurs et de hauteurs sont exprimées en mètres jusqu’à la troisième décimale.

(3) Words and expressions used in this Schedule and defined in section 1 of Schedule 1 have the same meaning as in that section.

BASIC FREEBOARD CALCULATION

2. (1) The basic freeboard in millimetres shall be
 (a) $850 \times p_1 \times D$, in the case of a Type A vessel; and
 (b) $1000 \times p_1 \times D$, in the case of a Type B vessel.

(2) In subsection (1), p_1 is equal to $p + (L/D - L/D_s) \times A$ for vessels that are 122 m or less in length and equal to p for vessels that are more than 122 m in length where

p is the value set out in column 2 of an item of Table 1 to this section for a length set out in column 1 or determined for a length that is intermediate to two lengths set out in column 1 of consecutive items to Table 1 by linear interpolation between those lengths;

L/D is the ratio of length to depth for freeboard except that it shall not be more than

- (a) 15 if L is 122 m or less;
 (b) 21 if L is 214 m or more; or
 (c) the ratio obtained for intermediate lengths by linear interpolation between the ratios set out in paragraphs (a) and (b);

L/D_s is the value set out in column 2 of an item of Table 2 to this section for a length set out in column 1 or determined for a length that is intermediate to two lengths set out in column 2 of consecutive items to Table 2 by linear interpolation between those lengths; and

A is the value set out in column 2 of an item of Table 3 to this section for a length set out in column 1 or determined for a length that is intermediate to two lengths set out in column 2 of consecutive items to Table 3 by linear interpolation between those lengths.

TABLE 1

Column 1		Column 2
Item	Length of Vessel (metres)	Value of "p"
1.	24	0.10957
2.	26	0.11191
3.	28	0.11426
4.	30	0.11661
5.	32	0.11898
6.	34	0.12136
7.	36	0.12375
8.	38	0.12615
9.	40	0.12856
10.	42	0.13098
11.	44	0.13341
12.	46	0.13585
13.	48	0.13831
14.	50	0.14077
15.	52	0.14324
16.	54	0.14573
17.	56	0.14822
18.	58	0.15072
19.	60	0.15324
20.	62	0.15576

(3) Les termes et les expressions utilisés dans la présente annexe et définis à l'article 1 de l'annexe 1 s'entendent au sens de cet article.

CALCUL DES FRANCS-BORDS DE BASE

2. (1) Le franc-bord de base, en millimètres, est obtenu au moyen des formules suivantes :

- a) $850 \times p_1 \times D$, dans le cas d'un bâtiment du type A;
 b) $1000 \times p_1 \times D$, dans le cas d'un bâtiment du type B.

(2) Au paragraphe (1), p_1 est égal à $p + (L/D - L/D_s) \times A$ dans le cas des bâtiments d'une longueur de 122 m ou moins et à p dans le cas des bâtiments d'une longueur de plus de 122 m où :

p représente la valeur figurant à la colonne 2 d'un article du tableau 1 du présent article pour une longueur figurant à la colonne 1 ou déterminée pour une longueur qui est intermédiaire à deux longueurs figurant à la colonne 1 d'articles consécutifs de ce tableau par interpolation linéaire entre ces deux longueurs;

L/D représente le rapport de la longueur contre le creux de franc-bord, mais il ne peut être :

- a) supérieur à 15 quand L est égal à 122 m ou moins;
 b) supérieur à 21 quand L est égal à 214 m ou plus;
 c) supérieur à celui obtenu pour les longueurs intermédiaires par interpolation linéaire entre les rapports visés aux alinéas a) et b);

L/D_s représente la valeur figurant à la colonne 2 d'un article du tableau 2 du présent article pour une longueur figurant à la colonne 1 ou déterminée pour une longueur qui est intermédiaire à deux longueurs figurant à la colonne 2 d'articles consécutifs de ce tableau par interpolation linéaire entre ces deux longueurs;

A représente la valeur figurant à la colonne 2 d'un article du tableau 3 du présent article pour une longueur figurant à la colonne 1 ou déterminée pour une longueur qui est intermédiaire à deux longueurs figurant à la colonne 2 d'articles consécutifs de ce tableau par interpolation linéaire entre ces deux longueurs.

TABEAU 1

Colonne 1		Colonne 2
Article	Longueur du bâtiment (mètres)	Valeur de « p »
1.	24	0,10957
2.	26	0,11191
3.	28	0,11426
4.	30	0,11661
5.	32	0,11898
6.	34	0,12136
7.	36	0,12375
8.	38	0,12615
9.	40	0,12856
10.	42	0,13098
11.	44	0,13341
12.	46	0,13585
13.	48	0,13831
14.	50	0,14077
15.	52	0,14324
16.	54	0,14573
17.	56	0,14822
18.	58	0,15072
19.	60	0,15324
20.	62	0,15576

TABLE 1 — *Continued*

Column 1		Column 2
Item	Length of Vessel (metres)	Value of "p"
21.	64	0.15830
22.	66	0.16085
23.	68	0.16340
24.	70	0.16597
25.	72	0.16854
26.	74	0.17113
27.	76	0.17373
28.	78	0.17633
29.	80	0.17895
30.	82	0.18158
31.	84	0.18421
32.	86	0.18686
33.	88	0.18952
34.	90	0.19219
35.	92	0.19486
36.	94	0.19755
37.	96	0.20025
38.	98	0.20295
39.	100	0.20567
40.	102	0.20840
41.	104	0.21113
42.	106	0.21388
43.	108	0.21664
44.	110	0.21940
45.	112	0.22218
46.	114	0.22496
47.	116	0.22776
48.	118	0.23056
49.	120	0.23338
50.	122	0.23620
51.	124	0.23876
52.	126	0.24125
53.	128	0.24367
54.	130	0.24601
55.	132	0.24827
56.	134	0.25045
57.	136	0.25255
58.	138	0.25457
59.	140	0.25650
60.	142	0.25836
61.	144	0.26014
62.	146	0.26184
63.	148	0.26346
64.	150	0.26500
65.	152	0.26646
66.	154	0.26783
67.	156	0.26913
68.	158	0.27035
69.	160	0.27149
70.	162	0.27255
71.	164	0.27353
72.	166	0.27443
73.	168	0.27524
74.	170	0.27598
75.	172	0.27664
76.	174	0.27722
77.	176	0.27772
78.	178	0.27814

TABLEAU 1 (suite)

Colonne 1		Colonne 2
Article	Longueur du bâtiment (mètres)	Valeur de « p »
21.	64	0,15830
22.	66	0,16085
23.	68	0,16340
24.	70	0,16597
25.	72	0,16854
26.	74	0,17113
27.	76	0,17373
28.	78	0,17633
29.	80	0,17895
30.	82	0,18158
31.	84	0,18421
32.	86	0,18686
33.	88	0,18952
34.	90	0,19219
35.	92	0,19486
36.	94	0,19755
37.	96	0,20025
38.	98	0,20295
39.	100	0,20567
40.	102	0,20840
41.	104	0,21113
42.	106	0,21388
43.	108	0,21664
44.	110	0,21940
45.	112	0,22218
46.	114	0,22496
47.	116	0,22776
48.	118	0,23056
49.	120	0,23338
50.	122	0,23620
51.	124	0,23876
52.	126	0,24125
53.	128	0,24367
54.	130	0,24601
55.	132	0,24827
56.	134	0,25045
57.	136	0,25255
58.	138	0,25457
59.	140	0,25650
60.	142	0,25836
61.	144	0,26014
62.	146	0,26184
63.	148	0,26346
64.	150	0,26500
65.	152	0,26646
66.	154	0,26783
67.	156	0,26913
68.	158	0,27035
69.	160	0,27149
70.	162	0,27255
71.	164	0,27353
72.	166	0,27443
73.	168	0,27524
74.	170	0,27598
75.	172	0,27664
76.	174	0,27722
77.	176	0,27772
78.	178	0,27814

TABLE 1 — *Continued*

Column 1		Column 2
Item	Length of Vessel (metres)	Value of "p"
79.	180	0.27848
80.	182	0.27874
81.	184	0.27891
82.	186	0.27901
83.	188	0.27903
84.	190	0.27899
85.	192	0.27886
86.	194	0.27865
87.	196	0.27835
88.	198	0.27797
89.	200	0.27750
90.	202	0.27694
91.	204	0.27683
92.	206	0.27634
93.	208	0.27578
94.	210	0.27517
95.	212	0.27450
96.	214	0.27377
97.	216	0.27299
98.	218	0.27214
99.	220	0.27124
100.	222	0.27028
101.	224	0.26926
102.	226	0.26818
103.	228	0.26704
104.	230	0.26585
105.	232	0.26459
106.	234	0.26328
107.	236	0.26191
108.	238	0.26049
109.	240	0.25900
110.	242	0.25746
111.	244	0.25585
112.	246	0.25402
113.	248	0.25218
114.	250	0.25034
115.	252	0.24850
116.	254	0.24667
117.	256	0.24483
118.	258	0.24299
119.	260	0.24115
120.	262	0.23932
121.	264	0.23748
122.	266	0.23564
123.	268	0.23381
124.	270	0.23197
125.	272	0.23013
126.	274	0.22829
127.	276	0.22646
128.	278	0.22462
129.	280	0.22278
130.	282	0.22094
131.	284	0.21911
132.	286	0.21727
133.	288	0.21543
134.	290	0.21360
135.	292	0.21176
136.	294	0.20992

TABLEAU 1 (suite)

Colonne 1		Colonne 2
Article	Longueur du bâtiment (mètres)	Valeur de « p »
79.	180	0,27848
80.	182	0,27874
81.	184	0,27891
82.	186	0,27901
83.	188	0,27903
84.	190	0,27899
85.	192	0,27886
86.	194	0,27865
87.	196	0,27835
88.	198	0,27797
89.	200	0,27750
90.	202	0,27694
91.	204	0,27683
92.	206	0,27634
93.	208	0,27578
94.	210	0,27517
95.	212	0,27450
96.	214	0,27377
97.	216	0,27299
98.	218	0,27214
99.	220	0,27124
100.	222	0,27028
101.	224	0,26926
102.	226	0,26818
103.	228	0,26704
104.	230	0,26585
105.	232	0,26459
106.	234	0,26328
107.	236	0,26191
108.	238	0,26049
109.	240	0,25900
110.	242	0,25746
111.	244	0,25585
112.	246	0,25402
113.	248	0,25218
114.	250	0,25034
115.	252	0,24850
116.	254	0,24667
117.	256	0,24483
118.	258	0,24299
119.	260	0,24115
120.	262	0,23932
121.	264	0,23748
122.	266	0,23564
123.	268	0,23381
124.	270	0,23197
125.	272	0,23013
126.	274	0,22829
127.	276	0,22646
128.	278	0,22462
129.	280	0,22278
130.	282	0,22094
131.	284	0,21911
132.	286	0,21727
133.	288	0,21543
134.	290	0,21360
135.	292	0,21176
136.	294	0,20992

TABLE 1 — *Continued*

Column 1		Column 2
Item	Length of Vessel (metres)	Value of “p”
137.	296	0.20808
138.	298	0.20625
139.	300	0.20441
140.	302	0.20257
141.	304	0.20073
142.	306	0.19890

TABLEAU 1 (*suite*)

Colonne 1		Colonne 2
Article	Longueur du bâtiment (mètres)	Valeur de « p »
137.	296	0,20808
138.	298	0,20625
139.	300	0,20441
140.	302	0,20257
141.	304	0,20073
142.	306	0,19890

TABLE 2

Column 1		Column 2
Item	Length of Vessel (metres)	Value of “L/D _s ”
1.	24	6.46654
2.	26	6.64083
3.	28	6.81513
4.	30	6.98942
5.	32	7.16372
6.	34	7.33801
7.	36	7.51231
8.	38	7.68660
9.	40	7.86089
10.	42	8.03519
11.	44	8.20948
12.	46	8.38378
13.	48	8.55807
14.	50	8.73237
15.	52	8.90666
16.	54	9.08096
17.	56	9.25525
18.	58	9.42955
19.	60	9.60384
20.	62	9.77814
21.	64	9.95243
22.	66	10.12672
23.	68	10.30102
24.	70	10.47531
25.	72	10.64961
26.	74	10.82390
27.	76	10.99820
28.	78	11.17249
29.	80	11.34679
30.	82	11.52108
31.	84	11.69538
32.	86	11.86967
33.	88	12.04397
34.	90	12.21826
35.	92	12.39255
36.	94	12.56685
37.	96	12.74114
38.	98	12.91544
39.	100	13.08973
40.	102	13.26403
41.	104	13.43832
42.	106	13.61262
43.	108	13.78691

TABLEAU 2

Colonne 1		Colonne 2
Article	Longueur du bâtiment (mètres)	Valeur de « L/D _s »
1.	24	6,46654
2.	26	6,64083
3.	28	6,81513
4.	30	6,98942
5.	32	7,16372
6.	34	7,33801
7.	36	7,51231
8.	38	7,68660
9.	40	7,86089
10.	42	8,03519
11.	44	8,20948
12.	46	8,38378
13.	48	8,55807
14.	50	8,73237
15.	52	8,90666
16.	54	9,08096
17.	56	9,25525
18.	58	9,42955
19.	60	9,60384
20.	62	9,77814
21.	64	9,95243
22.	66	10,12672
23.	68	10,30102
24.	70	10,47531
25.	72	10,64961
26.	74	10,82390
27.	76	10,99820
28.	78	11,17249
29.	80	11,34679
30.	82	11,52108
31.	84	11,69538
32.	86	11,86967
33.	88	12,04397
34.	90	12,21826
35.	92	12,39255
36.	94	12,56685
37.	96	12,74114
38.	98	12,91544
39.	100	13,08973
40.	102	13,26403
41.	104	13,43832
42.	106	13,61262
43.	108	13,78691

TABLE 3

Column 1		Column 2
Item	Length of Vessel (metres)	Value of "A"
1.	24	0.008714
2.	26	0.008330
3.	28	0.007954
4.	30	0.007587
5.	32	0.007228
6.	34	0.006878
7.	36	0.006537
8.	38	0.006204
9.	40	0.005880
10.	42	0.005564
11.	44	0.005257
12.	46	0.004959
13.	48	0.004669
14.	50	0.004388
15.	52	0.004115
16.	54	0.003851
17.	56	0.003596
18.	58	0.003349
19.	60	0.003111
20.	62	0.002882
21.	64	0.002661
22.	66	0.002449
23.	68	0.002245
24.	70	0.002050
25.	72	0.001863
26.	74	0.001686
27.	76	0.001516
28.	78	0.001356
29.	80	0.001204
30.	82	0.001060
31.	84	0.000926
32.	86	0.000800
33.	88	0.000682
34.	90	0.000573
35.	92	0.000473
36.	94	0.000381
37.	96	0.000298
38.	98	0.000223
39.	100	0.000158
40.	102	0.000100
41.	104	0.000052
42.	106	0.000012
43.	108	0.000000

CORRECTION FOR TYPE B VESSELS

3. The basic freeboard for a Type B vessel that is less than 153 m in length and has enclosed superstructures with an effective length of not more than a quarter of the length of the vessel shall be increased by b millimetres where

$$b = 2.5 \times (153 - L) \times (0.25 - E/L)$$

CORRECTION FOR SUPERSTRUCTURES
AND TRUNKS

4. (1) If the sum of the effective lengths of the enclosed superstructures equals L, the basic freeboard shall be reduced by x millimetres where

$$x = (H_s \times 500)$$

TABLEAU 3

Colonne 1		Colonne 2
Article	Longueur du bâtiment (mètres)	Valeur de « A »
1.	24	0,008714
2.	26	0,008330
3.	28	0,007954
4.	30	0,007587
5.	32	0,007228
6.	34	0,006878
7.	36	0,006537
8.	38	0,006204
9.	40	0,005880
10.	42	0,005564
11.	44	0,005257
12.	46	0,004959
13.	48	0,004669
14.	50	0,004388
15.	52	0,004115
16.	54	0,003851
17.	56	0,003596
18.	58	0,003349
19.	60	0,003111
20.	62	0,002882
21.	64	0,002661
22.	66	0,002449
23.	68	0,002245
24.	70	0,002050
25.	72	0,001863
26.	74	0,001686
27.	76	0,001516
28.	78	0,001356
29.	80	0,001204
30.	82	0,001060
31.	84	0,000926
32.	86	0,000800
33.	88	0,000682
34.	90	0,000573
35.	92	0,000473
36.	94	0,000381
37.	96	0,000298
38.	98	0,000223
39.	100	0,000158
40.	102	0,000100
41.	104	0,000052
42.	106	0,000012
43.	108	0,000000

CORRECTION DANS LE CAS DES BÂTIMENTS DU TYPE B

3. Le franc-bord de base d'un bâtiment du type B qui a une longueur inférieure à 153 m et qui comporte des superstructures fermées d'une longueur effective d'au plus un quart de la longueur du bâtiment est augmenté de b millimètres où :

$$b = 2,5 \times (153 - L) \times (0,25 - E/L)$$

CORRECTION DANS LE CAS DES SUPERSTRUCTURES
ET DES TRUNKS

4. (1) Si la somme des longueurs effectives des superstructures fermées est égale à L, le franc-bord de base est réduit de x millimètres où :

$$x = (H_s \times 500)$$

(2) If the sum of the effective lengths of the enclosed superstructures and trunks in respect of which the requirements set out in subsection (3) are met is less than L, the basic freeboard shall be reduced by x millimetres where

$$x = (E/2 L) \times (1 + E/L) \times (H_s \times 500)$$

(3) The requirements referred to in subsection (2) are the following:

- (a) the trunk shall be at least as strong as an enclosed superstructure;
- (b) no hatchways shall be in the freeboard deck in way of the trunk other than small access openings with watertight covers;
- (c) the trunk deck shall be a permanent working platform fitted with guardrails;
- (d) if the trunk is detached, it shall be connected to the adjacent superstructures by permanent gangways;
- (e) guardrails shall be fitted in way of the trunk on the weather parts of the freeboard deck for at least half the length of exposed parts of the trunk;
- (f) the trunk shall have a breadth at least 60 per cent of the breadth of the vessel; and
- (g) if there is no superstructure on the vessel, the length of the trunk shall be at least 60 per cent of its length.

CORRECTION FOR SHEER

5. Correction in the basic freeboard for sheer shall be determined in accordance with regulation 38 of the 1966 Convention. However, for the purpose of the determination, L shall be the lesser of the length of the vessel and 153 m.

CORRECTION FOR BOW HEIGHT

6. (1) The following definitions apply in this section.

“assumed bow height”, in respect of a vessel, means the vertical distance at the forward perpendicular between

- (a) the top of the exposed deck at side; and
- (b) the water line that corresponds to the basic freeboard, as corrected in accordance with sections 3 to 6, where applicable, including any designed trim. (*hauteur d'étrave présumée*)

“standard bow height” means

- (a) $49.417 L \times (1 - L/500)$ mm for a vessel of less than 168 m in length; or
- (b) $8677 - 18.917 L$ mm for a vessel of 168 m or more in length. (*hauteur d'étrave normale*)

(2) Subject to subsections (3) and (4), if the assumed bow height is less than the standard bow height, the basic freeboard shall be increased by the difference.

(3) For the purpose of the definition “assumed bow height”, the top of the exposed deck at side is deemed not to include sheer or the height of a superstructure unless

- (a) in the case of sheer, it extends for at least 15 per cent of the length of the vessel measured from the forward perpendicular; and
- (b) in the case of the height of a superstructure, the superstructure is enclosed and extends from the stem to a point at least 0.06 L abaft the forward perpendicular.

(2) Si la somme des longueurs effectives des superstructures fermées et des trunks qui sont conformes aux exigences prévues au paragraphe (3) est inférieure à L, le franc-bord de base est réduit de x millimètres où :

$$x = (E/2 L) \times (1 + E/L) \times (H_s \times 500)$$

(3) Les exigences visées au paragraphe (2) sont les suivantes :

- a) le trunk est au moins aussi solide qu'une superstructure fermée;
- b) il n'y a aucune écrouille sur le pont de franc-bord dans la région du trunk, à part de petites ouvertures d'accès munies de panneaux étanches à l'eau;
- c) le pont du trunk est une plate-forme permanente de manœuvre qui est munie de rambardes;
- d) s'il est détaché, le trunk est relié aux superstructures adjacentes par des passerelles permanentes;
- e) les parties exposées du pont de franc-bord sont munies de rambardes dans la région du trunk sur au moins la moitié de la longueur des parties exposées du trunk;
- f) la largeur du trunk est égale à au moins 60 pour cent de celle du bâtiment;
- g) s'il n'y a pas de superstructure sur le bâtiment, la longueur du trunk est égale à au moins 60 pour cent de sa longueur.

CORRECTION POUR LA TONTURE

5. La correction du franc-bord de base pour la tonture est déterminée conformément à la règle 38 de la Convention de 1966. Toutefois, aux fins de la détermination, L correspond à la longueur du bâtiment ou à 153 m, selon la moins élevée de ces valeurs.

CORRECTION POUR HAUTEUR D'ÉTRAVE

6. (1) Les définitions qui suivent s'appliquent au présent article.

« hauteur d'étrave normale » Correspond :

- a) à $49,417 L \times (1 - L/500)$ mm, dans le cas d'un bâtiment d'une longueur inférieure à 168 m;
- b) à $8677 - 18,917 L$ mm, dans le cas d'un bâtiment d'une longueur de 168 m ou plus. (*standard bow height*)

« hauteur d'étrave présumée » À l'égard d'un bâtiment, s'entend de la distance verticale au droit de la perpendiculaire avant entre :

- a) d'une part, la hauteur du livet du pont exposé;
- b) d'autre part, la flottaison qui correspond au franc-bord de base, corrigée conformément aux articles 3 à 6, s'il y a lieu, y compris l'assiette prévue. (*assumed bow height*)

(2) Sous réserve des paragraphes (3) et (4), si la hauteur d'étrave présumée est inférieure à la hauteur d'étrave normale, le franc-bord de base doit être augmenté de la différence entre ces deux hauteurs.

(3) Pour l'application de la définition de « hauteur d'étrave présumée », la hauteur du livet du pont exposé est réputée de ne pas comprendre la tonture ou la hauteur d'une superstructure à moins que :

- a) dans le cas d'une tonture, elle ne s'étende sur au moins 15 pour cent de la longueur du bâtiment, mesurée à partir de la perpendiculaire avant;
- b) dans le cas de la hauteur d'une superstructure, la superstructure ne soit fermée et ne s'étende de l'étrave à un point situé à au moins 0,06 L en arrière de la perpendiculaire avant.

CORRECTION FOR DECK LINE

7. (1) If the position of the upper edge of the deck line is placed in accordance with paragraph 2(b) of Schedule 3 above the position established by paragraph 2(a) of that Schedule, the basic freeboard shall be increased by the difference between those positions.

(2) If the position of the upper edge of the deck line is placed in accordance with paragraph 2(b) of Schedule 3 below the position established by paragraph 2(a) of that Schedule, the basic freeboard shall be decreased by the difference between those positions.

FRESH WATER FREEBOARDS

8. (1) The summer freeboard that is applicable during the summer season in fresh water shall be the freeboard determined in accordance with sections 2 to 7.

(2) The midsummer freeboard that is applicable during the midsummer season in fresh water shall be determined by deducting y millimetres from the summer freeboard where y is equal to the summer draught in metres multiplied by 25.

(3) The intermediate freeboard that is applicable during the intermediate season in fresh water shall be determined by adding y millimetres to the summer freeboard where y is equal to the summer draught in metres multiplied by the quotient of 2540 divided by the greater of 122 m and L.

(4) The winter freeboard that is applicable during the winter season in fresh water shall be determined by adding y millimetres to the summer freeboard where y is equal to the summer draught in metres multiplied by the quotient of 5080 divided by the greater of 122 m and L.

SALT WATER FREEBOARDS

9. (1) Salt water freeboards that are applicable to vessels that operate in salt water shall be determined by adding y millimetres to the corresponding fresh water freeboards where y is equal to the displacement in fresh water in tonnes at the summer load waterline divided by the product of 4.1 times the tonnes per centimetre immersion in fresh water at the summer load waterline.

(2) If the displacement in fresh water in tonnes at the summer load waterline cannot be determined, one forty-eighth of the summer draught shall be added to the corresponding fresh water freeboards.

MINIMUM FREEBOARD

10. Despite sections 8 and 9, the freeboard other than the open-hopper dredge freeboard shall not be less than 50 mm.

OPEN-HOPPER DREDGES

11. (1) The dredging freeboard for open-hopper dredges shall be 62.5 per cent of the summer freeboard for a type B vessel or 150 mm, whichever is greater.

(2) The dredging freeboard for an open-hopper dredge is applicable only when

(a) the dredge is operating not more than 20 nautical miles from the mouth of a harbour of safe refuge;

CORRECTION POUR LA LIGNE DE PONT

7. (1) Si la position du bord supérieur de la ligne de pont est établie conformément à l'alinéa 2b) de l'annexe 3 au-dessus de celle établie par l'alinéa 2a) de cette annexe, est ajoutée au franc-bord de base la différence entre ces positions.

(2) Si la position du bord supérieur de la ligne de pont est établie conformément à l'alinéa 2b) de l'annexe 3 au-dessous de celle établie par l'alinéa 2a) de cette annexe, est retranchée du franc-bord de base la différence entre ces positions.

FRANCS-BORDS EN EAU DOUCE

8. (1) Le franc-bord d'été applicable durant la saison d'été en eau douce est celui déterminé conformément aux articles 2 à 7.

(2) Le franc-bord de plein été applicable durant la saison de plein été en eau douce est déterminé par soustraction de y millimètres du franc-bord d'été, y étant égal au tirant d'eau d'été en mètres multiplié par 25.

(3) Le franc-bord intermédiaire applicable durant les saisons intermédiaires en eau douce est déterminé par addition de y millimètres au franc-bord d'été, y étant égal au tirant d'eau d'été en mètres multiplié par le quotient de 2 540 divisé par la valeur la plus élevée de 122 m ou L.

(4) Le franc-bord d'hiver applicable durant la saison d'hiver en eau douce est déterminé par addition de y millimètres au franc-bord d'été, y étant égal au tirant d'eau d'été en mètres multiplié par le quotient de 5 080 divisé par la valeur la plus élevée de 122 m ou L.

FRANCS-BORDS EN EAU SALÉE

9. (1) Les francs-bords en eau salée applicables aux bâtiments qui se trouvent en eau salée sont déterminés, par addition de y millimètres aux francs-bords en eau douce correspondants, y étant égal au déplacement à la flottaison en charge d'été, en tonnes métriques, divisé par le produit de la multiplication de 4,1 et du nombre de tonnes métriques par centimètre d'immersion en eau douce à la flottaison en charge d'été.

(2) S'il est impossible de déterminer le déplacement en eau douce à la flottaison en charge d'été, en tonnes métriques, un quarante-huitième du tirant d'eau d'été est ajouté aux francs-bords en eau douce correspondants.

FRANC-BORD MINIMAL

10. Malgré les articles 8 et 9, le franc-bord, autre que le franc-bord d'une marie-salope, ne peut être inférieur à 50 mm.

MARIES-SALOPES

11. (1) Le franc-bord de dragage d'une marie-salope correspond à 62,5 pour cent du franc-bord d'été pour un bâtiment du type B ou 150 mm, selon la plus élevée de ces valeurs.

(2) Le franc-bord de dragage d'une marie-salope n'est applicable que lorsque les conditions suivantes sont réunies :

a) la marie-salope est utilisée à 20 milles marins ou moins de l'entrée d'un havre de refuge;

- (b) the height of waves in the area of operation is not more than 3 m or the wind velocity in the area is not more than 65 km per hour; and
- (c) the dredge is carrying dredged material with a specific gravity that is not greater than the highest specific gravity of dredged material that the dredge is designed to dredge.

- b) les vagues dans le secteur d'utilisation sont d'une hauteur de 3 m ou moins ou la vitesse du vent dans ce secteur est de 65 km/h ou moins;
- c) la marie-salope transporte des déblais de dragage d'une densité relative égale ou inférieure à la densité relative la plus élevée des déblais de dragage qu'elle peut draguer en fonction de sa conception.

SCHEDULE 3
(Paragraph 17(1)(d))

LOAD LINE MARKS - DIAMOND LOAD LINES

INTERPRETATION

1. Words and expressions used in this Schedule and defined in section 1 of Schedule 1 have the same meaning as in that section.

DECK LINE

2. The upper edge of the deck line shall
- (a) pass through the point where the continuation outwards of the upper surface of the freeboard deck intersects the outer surface of the shell, as illustrated in Figure 1; or
- (b) be placed above or below the position established in paragraph (a).

LOAD LINE DIAMOND

3. (1) A right-angled diamond as illustrated in Figure 2 shall be marked amidships below the deck line on each side of the vessel.

- (2) The diamond shall be
- (a) marked with lines 25 mm wide with an outside diagonal measurement of 380 mm;
- (b) intersected by a horizontal line that is 540 mm long and 25 mm wide and that has the midpoint of its upper edge coinciding with the midpoint of the diamond; and
- (c) placed so that its centre is at a distance below the upper edge of the deck line equal to the summer freeboard referred to in subsection 8(1) of Schedule 2.

LOAD LINES

4. (1) Horizontal lines, to be known as fresh water load lines, indicating the assigned fresh water freeboards, shall be marked as illustrated in Figure 2. Each line shall be 230 mm long and 25 mm wide and extend forward of and at right angles to a vertical line that is 25 mm wide.

- (2) The vertical line referred to in subsection (1) shall be placed 660 mm forward of the vertical diagonal of the load line diamond.

- (3) The midsummer fresh water load line shall be placed so that its upper edge marks the assigned midsummer fresh water freeboard and the letters "MS" shall be marked forward of this line.

ANNEXE 3
(alinéa 17(1)d))

MARQUES DE LIGNES DE CHARGE - LIGNES DE CHARGE (LOSANGE)

DÉFINITION ET INTERPRÉTATION

1. Les termes et les expressions utilisés dans la présente annexe et définis à l'article 1 de l'annexe 1 s'entendent au sens de cet article.

LIGNE DE PONT

2. Le bord supérieur de la ligne de pont doit, selon le cas :
- a) passer par le point d'intersection du prolongement vers l'extérieur de la surface supérieure du pont de franc-bord avec la face extérieure du bordé, comme l'illustre la figure 1;
- b) passer au-dessus ou au-dessous de la position établie à l'alinéa a).

LOSANGE DE LA LIGNE DE CHARGE

3. (1) Un losange à angles droits, comme l'illustre la figure 2, est marqué au milieu du bâtiment, au-dessous de la ligne de pont, de chaque côté du bâtiment.

- (2) Le losange doit :
- a) être marqué par des bandes d'une largeur de 25 mm et sa diagonale extérieure être de 380 mm;
- b) être coupé horizontalement par une bande d'une longueur de 540 mm et d'une largeur de 25 mm, le point médian de son bord supérieur coïncidant avec le centre du losange;
- c) être disposé de telle façon que son centre se trouve à une distance sous le bord supérieur de la ligne de pont qui est égale au franc-bord d'été visé au paragraphe 8(1) de l'annexe 2.

LIGNES DE CHARGE

4. (1) Des bandes horizontales, appelées les « lignes de charge en eau douce », qui indiquent les francs-bords en eau douce assignés sont marquées comme l'illustre la figure 2. Chaque bande est d'une longueur de 230 mm et d'une largeur de 25 mm et s'étend à l'avant et à la perpendiculaire d'une bande verticale d'une largeur de 25 mm.

- (2) La bande verticale visée au paragraphe (1) est placée à 660 mm à l'avant de la diagonale verticale du losange de la ligne de charge.

- (3) La ligne de charge de plein été en eau douce est placée de façon que son bord supérieur indique le franc-bord de plein été en eau douce assigné et les lettres « MS » sont marquées à l'avant de cette ligne.

(4) The summer fresh water load line shall be placed so that its upper edge marks the assigned summer fresh water freeboard and the letter "S" shall be marked forward of this line.

(5) The intermediate fresh water load line shall be placed so that its upper edge marks the assigned intermediate fresh water freeboard and the letter "I" shall be marked forward of this line.

(6) The winter fresh water load line shall be placed so that its upper edge marks the assigned winter fresh water freeboard and the letter "W" shall be marked forward of this line.

(7) If an open-hopper dredge has been assigned a dredging freeboard, the dredging fresh water load line shall be placed directly below the deck line so that its upper edge marks the assigned dredging fresh water freeboard and the letters "WD" shall be marked forward of this line.

(8) If a vessel has been assigned salt water freeboards, salt water load lines shall be marked as illustrated in Figure 2. Each line shall be 230 mm long and 25 mm wide, extend abaft the vertical line, be placed so that its upper edges mark the appropriate assigned salt water freeboards and be marked with letters in the same fashion as for the fresh water load lines but placed abaft the salt water load lines.

(9) If salt water load lines are marked, the letters "SW" shall be marked above these lines and the letters "FW" shall be marked above the fresh water load lines.

DETAILS OF MARKING

5. All load line marks shall be permanently marked on both sides of the vessel in white or yellow on a dark background or in black on a light background.

(4) La ligne de charge d'été en eau douce est placée de façon que son bord supérieur indique le franc-bord d'été en eau douce assigné et la lettre « S » est marquée à l'avant de cette ligne.

(5) La ligne de charge de saison intermédiaire en eau douce est placée de façon que son bord supérieur indique le franc-bord de saison intermédiaire en eau douce assigné et la lettre « I » est marquée à l'avant de cette ligne.

(6) La ligne de charge d'hiver en eau douce doit être placée de façon que son bord supérieur indique le franc-bord d'hiver en eau douce assigné et la lettre « W » est marquée à l'avant de cette ligne.

(7) Dans le cas d'une marie-salope à laquelle a été assigné un franc-bord de dragage, la ligne de charge de dragage en eau douce est placée directement sous la ligne de pont de façon que son bord supérieur indique le franc-bord de dragage en eau douce assigné et les lettres « WD » sont marquées à l'avant de cette ligne.

(8) Dans le cas d'un bâtiment auquel ont été assignés des francs-bords en eau salée, des lignes de charge en eau salée sont marquées comme l'illustre la figure 2. Chaque bande est d'une longueur de 230 mm et d'une largeur de 25 mm, s'étend à l'arrière de la ligne verticale et est placée de façon que ses bords supérieurs indiquent les francs-bords en eau salée assignés appropriés et est marquée au moyen de lettres comme pour les lignes de charge en eau douce, mais placée à l'arrière de ces lignes de charge en eau salée.

(9) Si des lignes de charge en eau salée sont marquées, les lettres « SW » sont marquées au-dessus de ces lignes et les lettres « FW » le sont au-dessus des lignes de charge en eau douce.

DÉTAILS DE MARQUAGE

5. Toutes les marques de ligne de charge doivent être marquées de façon permanente sur les deux côtés du bâtiment en blanc ou jaune sur fond sombre, ou en noir sur fond clair.

Figure 1

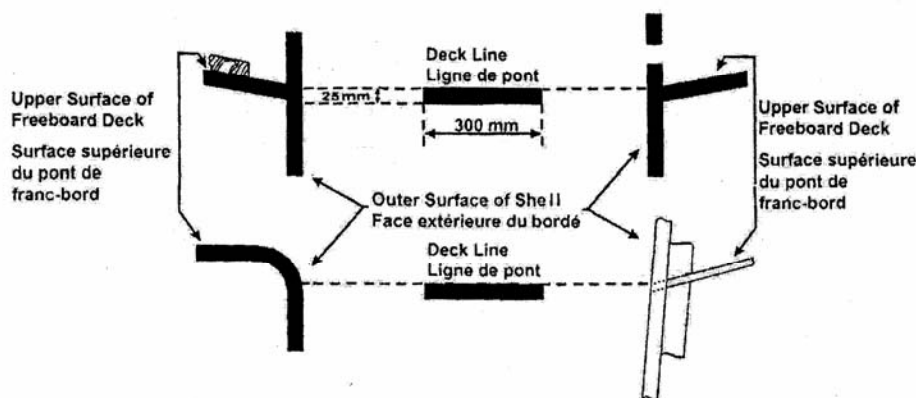
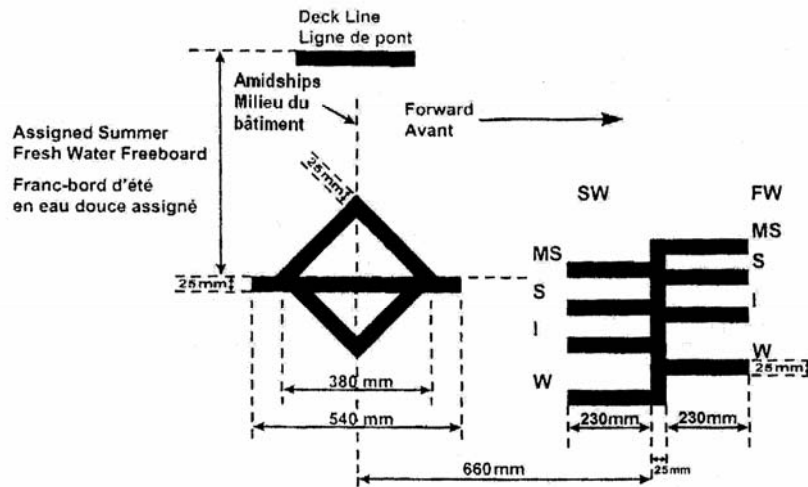


Figure 2



REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

Load lines located on each side of a vessel amidships indicate the deepest that a ship can submerge into the water as a result of the loading of passengers, cargo, fuel, stores or other material on board. There are different load lines for different seasons of the year, areas of operation and densities of water.

The actual placement of these lines is dependent on numerous factors relating to the geometry of the vessel. As well, since the load line placement assumes that the vessel will have a certain stability when fully loaded, certain conditions must be fulfilled in the construction and design of the vessel – water should not accumulate on deck in bad weather, openings to below deck must be watertight or weathertight, and so on.

Load line requirements have existed for a very long time and can be regarded as well settled technically. They are necessary to public safety in marine transport.

Background

The *Canada Shipping Act, 2001* (CSA 2001) promotes and maintains safety, security and environmental protection of marine transportation within Canada. It replaces the *Canada Shipping Act* (CSA) that has existed in its present form for decades.

To accommodate the changes being brought about by the CSA 2001, the Marine Safety Directorate of Transport Canada (TC) established a Regulatory Reform Project to review the existing regulations under the CSA and decide which of those regulations

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Description

Les lignes de charge situées de chaque côté du milieu d'un bâtiment indiquent la profondeur maximale à laquelle le bâtiment peut être submergé dans l'eau après avoir pris à son bord des passagers, une cargaison, du carburant, des provisions ou d'autre équipement. Différentes lignes de charge sont applicables selon la saison, le secteur d'exploitation et la densité de l'eau.

La position de ces lignes varie selon de nombreux facteurs liés à la géométrie du bâtiment. De plus, puisque la position d'une ligne de charge suppose que le bâtiment aura une certaine stabilité lorsqu'il sera entièrement chargé, certaines conditions s'appliquent lors de la construction et de la conception du bâtiment – l'eau ne doit pas s'accumuler sur le pont lors d'intempéries, les ouvertures permettant l'accès à la cale doivent être étanches à l'eau ou étanches aux intempéries et ainsi de suite.

Les exigences sur les lignes de charge existent depuis très longtemps et peuvent être considérées comme étant bien établies sur le plan technique. Elles sont nécessaires pour la sécurité publique dans le domaine du transport maritime.

Contexte

La *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (LMMC 2001) favorise et assure le maintien de la sécurité, de la sûreté et de la protection environnementale du transport maritime au Canada. Elle remplace la *Loi sur la marine marchande du Canada* (LMMC) qui a existé sous sa forme actuelle pendant des décennies.

Pour tenir compte des changements apportés par la LMMC 2001, la Direction générale de la sécurité maritime de Transports Canada (TC) a mis sur pied un projet de réforme de la réglementation afin d'examiner les règlements existants pris en vertu de

should be replaced with the coming into force of the CSA 2001. The Project identified the *Load Line Regulations* (the Regulations) as one of the new regulations that would be required.

The following are four separate sets of load line regulations made under the existing CSA:

1. The *General Load Line Rules*, C.R.C., c. 1425;
2. The *Load Line Regulations (Inland)*, C.R.C., c. 1440;
3. The *Load Line Regulations (Sea)*, C.R.C., c. 1441; and
4. The *Load Line Rules for Lakes and Rivers*, C.R.C., c. 1442.

The Regulations consist of three parts:

Part 1, Circle Load Lines, pertains to vessels engaged on international voyages and vessels not exclusively operating in Canadian inland waters, including the Great Lakes. This Part replaces the *General Load Line Rules* and the *Load Line Regulations (Sea)*.

Part 2, Diamond Load Lines, concerns vessels operating exclusively in Canadian inland waters, including the Great Lakes. This Part replaces the *Load Line Rules for Lakes and Rivers* and the *Load Line Regulations (Inland)*.

Part 3 repeals the four separate sets of load line regulations made under the existing CSA.

Circle Load Lines incorporate, by reference, the International Maritime Organization's (IMO) International Convention on Load Lines, 1966 (the Convention) and the 1988 Protocol relating to the Convention, as amended effective January 1, 2005 (the Protocol). Canada has adopted the Convention, and these Regulations bring Canadian requirements in line with the IMO's most recent amendments.

In Circle Load Lines, the Convention and Protocol contain the "factors" and "conditions" mentioned in paragraph 2 of this description. In fact, technically, the "factors" are corrections to the determination of freeboards and the "conditions" are conditions of assignment.

The Convention and Protocol deal with conditions of assignment and determination of freeboards for Circle Load Lines. In Diamond Load Lines, Schedules 1 and 2 to the Regulations cover these, respectively.

Schedule 3 to the Regulations details the marking requirements for Diamond Load Lines. The Convention and Protocol cover these requirements for Circle Load Lines.

There are no substantive changes in Diamond Load Line requirements. These reproduce the technical requirements of the *Load Line Regulations (Inland)* and the *Load Line Rules for Lakes and Rivers*. They are harmonized with the *Code of Federal Regulations* of the United States relating to the Great Lakes Load Lines.

For the purpose of reducing the amount of regulatory text, it would have been desirable to use the Convention and Protocol

la LMMC et de décider lesquels devraient être remplacés lors de l'entrée en vigueur de la LMMC 2001. Les responsables du projet ont désigné le *Règlement sur les lignes de charge* (le Règlement) en tant qu'un des nouveaux règlements qui seraient exigés.

Il y a quatre séries de règlements sur les lignes de charge pris en vertu de la LMMC actuelle :

1. Les *Règles générales sur les lignes de charge*, C.R.C., ch. 1425;
2. Le *Règlement sur les lignes de charge (eaux intérieures)*, C.R.C., ch. 1440;
3. Le *Règlement sur les lignes de charge (navires de mer)*, C.R.C., ch. 1441;
4. Les *Règles sur les lignes de charge (lacs, fleuves et rivières)*, C.R.C., ch. 1442.

Le Règlement est divisé en trois parties:

La partie 1, Lignes de charge (cercle), porte sur les bâtiments qui effectuent des voyages internationaux et qui n'effectuent pas un voyage uniquement dans les eaux internes du Canada, y compris dans les Grands Lacs. Cette partie remplace les *Règles générales sur les lignes de charge* et le *Règlement sur les lignes de charge (navires de mer)*.

La partie 2, Lignes de charge (losange), porte sur les bâtiments qui effectuent un voyage uniquement dans les eaux internes du Canada, y compris dans les Grands Lacs. Cette partie remplace les *Règles sur les lignes de charge (lacs, fleuves et rivières)* et le *Règlement sur les lignes de charge (eaux intérieures)*.

La partie 3 abroge quatre séries de règlements sur les lignes de charge pris en vertu de la LMMC actuelle.

Les lignes de charge (cercle) incorporent, par renvoi, la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (la Convention) de l'Organisation maritime internationale (OMI) et le Protocole de 1988 relatif à la Convention, tel que modifié le 1^{er} janvier 2005 (le Protocole). Le Canada a adopté la Convention, et le Règlement rend les exigences canadiennes conformes aux plus récentes modifications de l'OMI.

Dans les exigences sur les lignes de charge (cercle), la Convention et le Protocole contiennent les « facteurs » et les « conditions » mentionnés au paragraphe 2 de la présente description. En fait, sur le plan technique, les « facteurs » sont des corrections apportées à la détermination des francs-bords et les « conditions » sont des conditions d'assignation.

La Convention et le Protocole portent sur les conditions d'assignation et la détermination des francs-bords pour les lignes de charge (cercle). De même, dans les exigences sur les lignes de charge (losange), les annexes 1 et 2 du Règlement traitent respectivement de ces sujets.

L'annexe 3 du Règlement expose en détail les exigences de marquage pour les lignes de charge (losange). La Convention et le Protocole traitent de ces exigences pour les lignes de charge (cercle).

Il n'y a aucun changement notable aux exigences sur les lignes de charge (losange). Ces dernières reproduisent les exigences techniques du *Règlement sur les lignes de charge (eaux intérieures)* et des *Règles sur les lignes de charge (lacs, fleuves et rivières)*. Elles s'harmonisent avec le *Code of Federal Regulations* des États-Unis relatif aux lignes de charge des Grands Lacs.

Afin de réduire la longueur du texte réglementaire, il aurait été souhaitable d'utiliser la Convention et le Protocole relativement

for Diamond Load Line requirements. However, this was not possible because the Convention and Protocol are based on open sea travel conditions while the Diamond Load Line requirements are based on the less arduous conditions on the Great Lakes and inland waters.

Alternatives

There are no viable alternatives to the Regulations.

Canada is a signatory to the Convention. National instruments implementing the Convention must be deposited with the IMO in London, England. The requirements of the Convention can only be implemented if they are made mandatory by each nation, and regulation is the most effective and public method of doing so.

Also, Canada and the United States are signatories to numerous Memoranda of Understanding, the most recent in 1977, which recognize each other's regulations concerning diamond load lines in force on the Great Lakes of North America.

For these reasons, both Circle and Diamond load line requirements must be embodied in the Regulations.

Benefits and costs

Benefits

The Consolidated Regulations of Canada contain 200 pages devoted to the existing regulations concerning load lines. The new Regulations replace these pages with approximately 30 pages of text, tables and figures.

The new Regulations take into account statutory changes being brought about by the coming into force of the CSA 2001, and much of the complexity in the previous regulations has been eliminated.

Finally, with regard to Canada's duty to remain current with its international obligations, the Regulations include the most recent amendments to the Convention and Protocol.

Costs

The cost implications of the Regulations will be nil or, at most, marginal. Since the Regulations are basically a restatement of existing requirements, impact on industry activities will be minimal.

There are some marginal costs involved in marine safety inspectors becoming familiar with the text of the Regulations, but these will be absorbed in existing budgets.

Environmental Impacts

A preliminary scan of environmental impacts has been undertaken in accordance with the criteria of TC's Strategic Environmental Assessment Policy Statement – March 2001. The preliminary scan led to the conclusion that a detailed analysis was not necessary. Further assessments or studies regarding environmental effects of this initiative are not likely to yield a different determination. The Regulations will have an indirect positive outcome for the environment by maintaining safety levels in vessel construction and operation that prevent increased marine

aux exigences sur les lignes de charge (losange). Toutefois, cela n'a pas été possible parce que la Convention et le Protocole sont fondés sur des conditions de voyage en haute mer alors que les exigences sur les lignes de charge (losange) sont fondées sur des conditions moins rigoureuses relatives aux eaux internes et aux eaux des Grands Lacs.

Solutions envisagées

Aucune solution viable à la prise du Règlement n'est envisagée.

Dans un premier temps, le Canada est signataire de la Convention. Les instruments nationaux qui mettent la Convention en application doivent être déposés auprès de l'OMI à Londres, en Angleterre. Les exigences de la Convention ne peuvent être mises en application que si elles sont rendues obligatoires par chaque nation et la prise d'un règlement s'avère la méthode publique la plus efficace de le faire.

Dans un deuxième temps, le Canada et les États-Unis sont signataires de nombreux protocoles d'entente, le plus récent remontant à 1977, qui reconnaissent les règlements sur les lignes de charge (losange) des deux pays en vigueur dans les Grands Lacs de l'Amérique du Nord.

Pour ces raisons, les exigences sur les lignes de charge (cercle et losange) doivent être intégrées dans le Règlement.

Avantages et coûts

Avantages

La Codification des Règlements du Canada contient 200 pages consacrées aux règlements en vigueur au sujet des lignes de charge. Le Règlement remplace ces pages par environ 30 pages de texte, de tableaux et de figures.

Le Règlement tient compte des changements apportés en raison de l'entrée en vigueur de la LMMC 2001, et la plus grande partie de la complexité qui se trouvait dans les règlements précédents a été éliminée.

Finalement, en ce qui concerne le devoir du Canada de se tenir à la hauteur de ses obligations internationales, le Règlement renferme les modifications les plus récentes apportées à la Convention et au Protocole.

Coûts

Les conséquences financières du Règlement seront nulles ou tout au plus négligeables. Étant donné que le Règlement n'est fondamentalement qu'une reformulation des exigences existantes, les conséquences sur les activités de l'industrie seront minimales.

Il y a certains coûts différentiels impliqués pour familiariser les inspecteurs de la sécurité maritime avec le texte du Règlement, mais ces coûts seront absorbés dans les budgets existants.

Répercussions sur l'environnement

Une analyse préliminaire a été effectuée conformément aux critères de la Déclaration de principes de TC sur les évaluations environnementales stratégiques – mars 2001. L'analyse préliminaire a permis de conclure qu'une analyse détaillée n'était pas nécessaire. Il est peu probable que d'autres évaluations ou études consacrées aux effets environnementaux de cette initiative produiront des résultats différents. Le Règlement aura un résultat positif indirect sur l'environnement en maintenant des niveaux de sécurité pour la construction et l'exploitation des bâtiments qui aideront

accidents and incidents and their attendant negative environmental consequences.

Privacy Impacts

The Regulations do not raise any privacy issues. They relate to vessel construction and operation and have no private personal data implications.

Regulatory Burden

The Regulations are consistent with the principles of the Smart Regulation Strategy in minimizing the regulatory burden on Canadians as much as possible while promoting regulatory compliance. The Regulations maintain load line requirements that are necessary for public safety in marine operations while reducing the complexity and length of the regulatory text supporting those requirements.

Consultation

Extensive consultation took place with the marine transportation industry with regard to these Regulations. Numerous presentations were made during meetings of the regional and national Canadian Marine Advisory Council (CMAC) in 2004 and 2005. Comments and recommendations from the marine industry community were minimal. Given the fact that there are very few substantive changes between the previous regulations concerning load lines and these Regulations, this is understandable.

Pre-publication

The Regulations were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on December 9, 2006, to allow for public comments.

Two comments were received from the Canadian Shipowners Association.

The first comment was indicative of confusion surrounding the applicability of the three schedules to the Regulations. As a result, the titles of the schedules were modified to clarify that they apply only to Diamond Load Lines.

The second comment requested a modification to subsection 8(2) to permit Circle Load Line vessels marked only with salt water lines to use a fresh water allowance (usually about 6 to 8 inches above the applicable salt water line) when on the Great Lakes. Where a vessel marked only with salt water lines is loaded in fresh water, the load line may normally be adjusted for the difference in density between fresh and salt water because once it reaches the open ocean, the vessel's loading will respect the appropriate salt water line. However, when these vessels travel only in fresh water – as on the Great Lakes – the vessel loading would never respect the appropriate salt water line. As a matter of public policy therefore, vessels wishing to take advantage of a fresh water allowance on the Great Lakes must have fresh water load lines marked on them to facilitate the verification of the loading of the vessel. Thus, there are no changes to section 8 of the Regulations.

à prévenir l'augmentation du nombre d'accidents et d'incidents maritimes ainsi que les conséquences environnementales négatives s'y rattachant.

Répercussions sur la protection de la vie privée

Le Règlement ne soulève aucune question liée à la protection de la vie privée. Il porte sur la construction et l'exploitation de bâtiments et n'a aucune incidence sur les renseignements personnels.

Fardeau réglementaire

Le Règlement est conforme aux principes de la réglementation intelligente stratégique pour ce qui est de minimiser le plus possible le fardeau réglementaire aux Canadiens tout en favorisant une conformité réglementaire. Le Règlement maintient les exigences sur les lignes de charge qui sont nécessaires pour la sécurité publique dans les opérations maritimes tout en réduisant la complexité et la longueur du texte réglementaire à l'appui de ces exigences.

Consultations

L'industrie du transport maritime a été consultée à maintes reprises au sujet du Règlement. De nombreux exposés ont été présentés aux réunions régionales et nationales du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) de 2004 et de 2005. Compte tenu du fait que très peu de changements ont été apportés entre le règlement précédent concernant les lignes de charge et le nouveau règlement, il est tout à fait compréhensible que seuls quelques commentaires et recommandations de l'industrie maritime aient été reçus.

Publication préalable

Le Règlement a été publié au préalable dans la Partie 1 de la *Gazette du Canada*, le 9 décembre 2006, aux fins de commentaires par le public.

L'Association des armateurs canadiens a fait parvenir deux commentaires.

Le premier commentaire faisait état de la confusion entourant l'applicabilité des trois annexes au Règlement. Par conséquent, les titres des annexes ont été modifiés de manière à préciser le fait que les annexes s'appliquent uniquement aux lignes de charge (losange).

Dans son deuxième commentaire, l'Association réclamait une modification au paragraphe 8(2) afin d'autoriser les bâtiments visés par les exigences sur les lignes de charge (cercle) et arborant uniquement des marques de lignes de charge pour eau salée à utiliser une correction pour eau douce (habituellement une correction d'environ 6 à 8 pouces au-dessus de la ligne de charge pour eau salée applicable) lorsque les bâtiments se trouvent dans les Grands Lacs. Quand un bâtiment arborant uniquement des marques de lignes de charge pour eau salée prend une cargaison en eau douce, la ligne de charge peut normalement être rajustée en fonction de la différence de densité entre l'eau douce et l'eau salée étant donné qu'une fois en haute mer, le chargement du bâtiment correspondra à la ligne de charge pour eau salée appropriée. Cependant, quand un bâtiment se déplace uniquement en eau douce – comme dans les Grands Lacs – le chargement du bâtiment ne respectera jamais la ligne de charge pour eau salée appropriée. Par conséquent, à titre de politique officielle, les bâtiments qui tirent parti de la correction pour eau douce dans les Grands Lacs doivent arborer des marques de lignes de charge

Following the pre-publication, subsections 3(3) and 15(4) of the Regulations have been eliminated to allow for further consultation with the provinces and numerous provincial and federal agencies on the impact of some aspects of the regulations on oil and gas exploration and exploitation. Safety requirements currently imposed on this equipment by other legislation, regulations, or international conventions meet or exceed those of the *Load Line Regulations*. However, an amendment to marine safety regulations could impact this sector at some later date.

Compliance and enforcement

Load line requirements will be monitored and enforced by TC marine safety inspectors. A separate compliance mechanism is not required, as load line requirements are currently routinely inspected.

While the requirements are virtually identical to those under the regulations made under the CSA, marine safety inspectors will be trained to identify the requirements in the text of the Regulations. The cost of these activities will not be significant, since the current inspection program will be used.

Contact

Frank Ritchie
Project Manager
Regulatory Services and Quality Assurance (AM SX)
Transport Canada
Marine Safety
Place de Ville, Tower C
330 Sparks Street, 11th Floor
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: 613-949-4643
Fax: 613-991-5670
Email: ritchif@tc.gc.ca

pour eau douce afin de faciliter la vérification du chargement du bâtiment. Par conséquent, aucun changement n'est apporté à l'article 8 du Règlement.

À la suite de la publication préalable, les paragraphes 3(3) et 15(4) du Règlement ont été éliminés afin de permettre la tenue de consultations additionnelles avec les provinces et divers organismes provinciaux et fédéraux relativement aux répercussions de certains aspects du Règlement à propos de l'exploration et de l'exploitation pétrolières et gazières. Les prescriptions en matière de sécurité imposées à cet équipement en vertu d'autres instruments réglementaires ou législatifs ou de conventions internationales correspondent aux exigences du *Règlement sur les lignes de charge* ou les dépassent. Cependant, une modification à la réglementation sur la sécurité maritime pourrait avoir des répercussions sur ce secteur ultérieurement.

Respect et exécution

Les exigences sur les lignes de charge seront surveillées et exécutées par les inspecteurs de la sécurité maritime de TC. Un mécanisme de conformité distinct n'est pas requis puisque les exigences sur les lignes de charge sont actuellement inspectées régulièrement.

Même si les exigences sont presque identiques à celles du règlement pris en vertu de la LMMC, les inspecteurs de la sécurité maritime seront formés afin de pouvoir bien identifier les exigences dans le texte du Règlement. Le coût de ces activités ne sera pas considérable puisque le programme d'inspection déjà en place sera utilisé.

Personne-ressource

Frank Ritchie
Gestionnaire de projet
Services de réglementation et assurance de la qualité (AM SX)
Transports Canada
Sécurité maritime
Place de Ville, Tour C
330, rue Sparks, 11^e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : 613-949-4643
Télécopieur : 613-991-5670
Courriel : ritchif@tc.gc.ca

Registration
SOR/2007-100 May 10, 2007

CANADA SHIPPING ACT, 2001

Tariff Amending the Ships Registry and Licensing Fees Tariff

P.C. 2007-723 May 10, 2007

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, Infrastructure and Communities, pursuant to paragraph 35(1)(g)^a of the *Canada Shipping Act, 2001*^b, hereby makes the annexed *Tariff Amending the Ships Registry and Licensing Fees Tariff*.

TARIFF AMENDING THE SHIPS REGISTRY AND LICENSING FEES TARIFF

AMENDMENTS

1. The title of the *Ships Registry and Licensing Fees Tariff*^f is replaced by the following:

VESSELS REGISTRY FEES TARIFF

2. Sections 2 and 3 of the Tariff are replaced by the following:

2. (1) The fee payable for a service set out in column 1 of the table to this section is the fee set out in column 2.

(2) This section does not apply in respect of vessels that are registered in the small vessel register.

TABLE

Item	Column 1 Service	Column 2 Fee (\$)
1.	For processing an application for the initial registration of a vessel	250
2.	If the vessel is not registered within 12 months after the date of the application, for each additional period of 12 months or less until the vessel is registered or the application is cancelled	125
3.	For processing an application for the registration of a vessel that was registered in Canada, then registered elsewhere than in Canada and is about to be registered in Canada again and issuing a certificate of registry	250
4.	For processing an application for the listing of a bare-boat charter and issuing a certificate of registry, for each six-month period	200

^a S.C. 2005, c. 29, s. 16(1)

^b S.C. 2001, c. 26

^f SOR/2002-172

Enregistrement
DORS/2007-100 Le 10 mai 2007

LOI DE 2001 SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

Tarif modifiant le Tarif des droits d'immatriculation et de délivrance de permis des navires

C.P. 2007-723 Le 10 mai 2007

Sur recommandation du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et en vertu de l'alinéa 35(1)g)^a de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Tarif modifiant le Tarif des droits d'immatriculation et de délivrance de permis des navires*, ci-après.

TARIF MODIFIANT LE TARIF DES DROITS D'IMMATRICULATION ET DE DÉLIVRANCE DE PERMIS DES NAVIRES

MODIFICATIONS

1. Le titre du *Tarif des droits d'immatriculation et de délivrance de permis des navires*^f est remplacé par ce qui suit :

TARIF DES DROITS D'IMMATRICULATION DES BÂTIMENTS

2. Les articles 2 et 3 du même tarif sont remplacés par ce qui suit :

2. (1) Le droit exigible pour un service mentionné à la colonne 1 du tableau du présent article est celui qui figure à la colonne 2.

(2) Le présent article ne s'applique pas à l'égard des bâtiments immatriculés dans la partie du registre sur les petits bâtiments.

TABEAU

Article	Colonne 1 Services	Colonne 2 Droit (\$)
1.	Traitement d'une demande pour la première immatriculation d'un bâtiment	250
2.	Si le bâtiment n'est pas immatriculé dans les 12 mois qui suivent la date de la demande, pour chaque période supplémentaire de 12 mois ou moins jusqu'à ce que le bâtiment soit immatriculé ou que la demande soit annulée	125
3.	Traitement d'une demande d'immatriculation d'un bâtiment qui a été immatriculé au Canada, l'a été par la suite à l'extérieur du Canada et est sur le point de l'être de nouveau au Canada	250
4.	Traitement d'une demande d'enregistrement d'un bâtiment en affrètement coque nue et délivrance d'un certificat d'enregistrement, pour chaque période de six mois	200

^a L.C. 2005, ch. 29, par. 16(1)

^b L.C. 2001, ch. 26

^f DORS/2002-172

Column 1		Column 2	Colonne 1		Colonne 2
Item	Service	Fee (\$)	Article	Services	Droit (\$)
5.	With respect to suspending the right of a Canadian vessel to fly the Canadian flag while the vessel is shown on the registry of a foreign country as a bare-boat chartered vessel, (a) for suspending the registration (b) for reinstating the registration	100 50	5.	À l'égard de la suspension du droit d'un bâtiment canadien de battre pavillon canadien tant que celui-ci figure au registre d'un pays étranger comme étant un bâtiment en affrètement coque nue : a) la suspension de l'immatriculation b) le rétablissement de l'immatriculation	100 50
6.	For issuing a provisional certificate	150	6.	Délivrance d'un certificat provisoire	150
7.	For replacing a certificate of registry or provisional certificate	50	7.	Remplacement d'un certificat d'immatriculation ou d'un certificat provisoire	50
8.	For amending the Register or a certificate of registry to reflect an alteration to a vessel and issuing a new certificate of registry	100	8.	Modification du Registre ou d'un certificat d'immatriculation pour indiquer une modification apportée à un bâtiment et délivrance d'un nouveau certificat d'immatriculation	100
9.	For amending the Register or a certificate of registry to reflect the transfer of the registry of a vessel to a new port of registry and issuing a new certificate of registry	150	9.	Modification du Registre ou d'un certificat d'immatriculation pour indiquer le transfert de l'immatriculation d'un bâtiment à un nouveau port d'immatriculation et délivrance d'un nouveau certificat d'immatriculation	150
10.	For issuing a certificate of deletion from the registry	50	10.	Délivrance d'un certificat de radiation de l'immatriculation	50
11.	For amending the Register to reflect a change of ownership of a Canadian vessel or a share in one and issuing a new certificate of registry	150	11.	Modification du Registre pour indiquer un changement de propriétaire à l'égard d'un bâtiment canadien ou d'une part dans celui-ci et délivrance d'un nouveau certificat d'immatriculation	150
12.	For temporarily recording a vessel that is about to be built or is under construction in Canada	25	12.	Inscription temporaire d'un bâtiment sur le point d'être construit ou en construction au Canada	25
13.	For registering a mortgage and discharging it	150	13.	Enregistrement et libération d'une hypothèque	150
14.	For amending the Register to reflect the transfer or transmission of a registered mortgage	150	14.	Modification du Registre pour indiquer le transfert ou la transmission d'une hypothèque enregistrée	150
15.	For recording a change to the priorities of mortgages or for recording a court injunction or order	50	15.	Inscription d'une modification au rang des hypothèques ou d'une injonction ou ordonnance d'un tribunal	50
16.	For approving a change in the name of a Canadian vessel and issuing a new certificate of registry	250	16.	Approbation du changement de nom d'un bâtiment canadien et délivrance d'un nouveau certificat d'immatriculation	250
17.	For witnessing a declaration before a registrar who is a commissioner of oaths	10	17.	Déclaration faite sous serment devant un registraire qui est commissaire aux serments	10
18.	For historical research respecting the Register that requires searching through various information sources other than the computer database, per request, for each vessel listed under the category (a) non-active vessel (b) active vessel	10 5	18.	Recherche documentaire historique concernant le Registre qui exige la consultation de différentes sources d'information autres que la base de données informatiques, par demande, pour chaque bâtiment inscrit dans la catégorie : a) bâtiments retirés du service b) bâtiments en service	10 5
19.	For historical research respecting the Register that requires the use of the computer database, for each side of a two-sided printed page	2	19.	Recherche documentaire historique concernant le Registre qui exige la consultation de la base de données informatiques, pour chaque côté d'une page imprimée recto verso	2
20.	For issuing transcripts or abstracts of entries in the Register (a) for each certified copy (b) for each uncertified copy	50 20	20.	Remise de transcriptions ou de résumés des inscriptions au Registre : a) chaque copie certifiée b) chaque copie non certifiée	50 20

3. (1) The fee payable for registering a vessel or a fleet of vessels in the small vessel register for a five-year period is \$50.

(2) Subsection (1) does not apply in respect of pleasure craft.

(3) For the purposes of this section, "fleet of vessels" means two or more vessels of less than 5 gross tonnage that are owned by the same person and are not

- (a) government vessels; or
- (b) vessels owned by and in the service of a municipality or in the exclusive possession of a municipality.

3. (1) Le droit exigible pour l'immatriculation d'un bâtiment ou d'une flotte de bâtiments dans la partie du registre sur les petits bâtiments pour chaque période de cinq ans est de 50 \$.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas à l'égard des embarcations de plaisance.

(3) Pour l'application du présent article, « flotte de bâtiments » s'entend de deux ou plusieurs bâtiments d'une jauge brute de 5 ou moins qui sont la propriété de la même personne et qui ne sont pas :

- a) des bâtiments d'État;
- b) des bâtiments qui appartiennent à une municipalité et qui sont affectés à son service ou dont la municipalité a la possession exclusive.

COMING INTO FORCE

3. This Tariff comes into force on the day on which section 2 of the *Canada Shipping Act, 2001*, chapter 26 of the Statutes of Canada, 2001, comes into force.

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Tariff.)

Description

The *Ships Registry and Licensing Fees Tariff* (the Tariff) was made pursuant to paragraph 48(j) of the *Canada Shipping Act* (CSA). It was created to provide a standard of fees with respect to the registration, listing or licensing of a ship.

The CSA is the principal legislation governing the activities of Canadian ships in all waters and of foreign ships in Canadian waters. The *Canada Shipping Act, 2001* (CSA 2001) will replace the CSA with modernized, streamlined legislation, which will enhance navigation safety, encourage viable, effective and economical marine transportation, and better protect the marine environment.

The CSA 2001 received Royal Assent on November 1, 2001, and upon its expected entry into force on July 1st, 2007, will replace the CSA. Paragraph 35(1)(g) of the CSA 2001 is the authority to make the *Tariff Amending the Ships Registry and Licensing Fees Tariff*.

The title of the Tariff was inconsistent with the terminology used in the CSA 2001. Under the CSA, ships of 15 gross tonnage or less are not required to be registered, but if they are not registered, they are required to be licensed. Under the CSA 2001, vessels that are not pleasure craft must be registered or listed, but may not be licensed. Therefore, the provisions of the Tariff are being amended to refer to “vessels” instead of “ships” to be consistent with the terminology used in the CSA 2001. Accordingly, the title of the Tariff is also being amended to be the *Vessels Registry Fees Tariff*. The amendments also provide for certain changes to the fee charges, all of which are fully described in the “Benefits and costs” section.

Alternatives

There are no reasonable alternatives to amending the Tariff upon entry into force of the CSA 2001, because of inconsistencies between existing provisions and terminology in the Tariff as compared to that of the CSA 2001.

Benefits and costs

No increases to existing fees or costs are being made. In fact, some fees currently provided for in the Tariff are being discontinued, such as the \$300 fee for processing an application for the registration of a ship built outside of Canada that is a commercial ship exceeding 15 gross tonnage, and the \$100 fee for processing an application for the registration of a ship built outside of Canada that is a commercial ship that does not exceed 15 gross tonnage.

ENTRÉE EN VIGUEUR

3. Le présent tarif entre en vigueur à la date d'entrée en vigueur de l'article 2 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, chapitre 26 des Lois du Canada (2001).

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

(Ce résumé ne fait pas partie du Tarif.)

Description

Le Tarif des droits d'immatriculation et de délivrance de permis des navires (le Tarif) a été créé conformément à l'alinéa 48j) de la *Loi sur la marine marchande du Canada* (LMMC) afin d'établir une norme relative aux droits d'immatriculation, d'enregistrement et de délivrance de permis pour les bâtiments.

La LMMC est le principal instrument législatif régissant l'exploitation des navires canadiens dans toutes les eaux et des navires étrangers dans les eaux canadiennes. La *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (LMMC 2001) remplace la LMMC qui sera moderne et simple et qui rehaussera la sécurité de la navigation, favorisera les activités de commerce maritimes viables, efficaces et économiques et assurera une meilleure protection du milieu marin.

À son entrée en vigueur prévue pour le 1^{er} juillet 2007, la LMMC 2001, qui a reçu la sanction royale le 1^{er} novembre 2001, remplace la LMMC. L'alinéa 35(1)(g) de la LMMC 2001 confère le pouvoir de prendre le *Tarif modifiant le Tarif des droits d'immatriculation et de délivrance de permis des navires*.

La terminologie employée dans le titre du Tarif ne correspondait plus à la terminologie utilisée dans la LMMC 2001. Aux termes de la LMMC, les navires d'une jauge brute de 15 ou moins n'ont pas besoin d'être immatriculés. Toutefois, un navire qui n'est pas immatriculé doit obtenir un permis. Conformément à la LMMC 2001, les bâtiments autres que les embarcations de plaisance doivent être immatriculés ou enregistrés, mais aucun permis n'est nécessaire. Par conséquent, les dispositions du Tarif sont modifiées de façon à ce qu'elles fassent référence à des « bâtiments » plutôt qu'à des « navires » aux fins d'uniformité avec la terminologie utilisée dans la LMMC 2001. De ce fait, le Tarif est renommé *Tarif des droits d'immatriculation des bâtiments*. Par ailleurs, les modifications entraînent certaines modifications aux droits, qui sont décrites en détail dans la section « Avantages et coûts ».

Solutions envisagées

Il n'existe aucune solution de rechange raisonnable à la modification du Tarif à l'entrée en vigueur de la LMMC 2001 en raison des incohérences entre les dispositions et la terminologie actuelles du Tarif par opposition à celles de la LMMC 2001.

Avantages et coûts

Il n'y a aucune augmentation aux droits ou aux coûts. En fait, certains droits actuellement prévus dans le Tarif sont supprimés, tels que les droits de 300 \$ pour le traitement d'une demande d'immatriculation d'un navire commercial construit à l'étranger d'une jauge brute de plus de 15 et les droits de 100 \$ pour le traitement d'une demande d'immatriculation d'un navire commercial construit à l'étranger d'une jauge brute de 15 ou moins ou d'une

or a pleasure craft. These two fees will become redundant because they were based upon a requirement that was contained in the CSA that required the Minister of Transport to consent to the registration of a ship built outside of Canada. This requirement no longer exists.

In addition, section 3 of the Tariff is being amended to reflect the fact that the fee payable for registering a vessel in the small vessel register that is not a pleasure craft is \$50 for each five-year period. Before the amendment to section 3, a \$50 fee was charged for the issuance of a small commercial vessel license for each five-year period. In essence, since the fee for the registration of a vessel is the same as the fee that existed for the licensing of a ship, the fee is considered to remain unchanged.

The amendments include a provision to allow for a flat rate payment of \$50 for each five-year period for the registration of a "fleet" of vessels. To qualify as a fleet, there must be two or more vessels, each being 5 gross tonnage or less and owned by the same person. This provision does not apply to government vessels or to vessels owned by or in the service of a municipality or in the exclusive possession of a municipality. Somewhat surprisingly, this is not expected to diminish overall revenues, since it is anticipated that this new provision would encourage greater compliance and should enhance revenues marginally.

User Fees Act

The provisions of the *User Fees Act* are not applicable to these amendments.

Strategic Environmental Assessment

A preliminary scan for environmental impacts has been undertaken in accordance with the criteria of Transport Canada's Strategic Environmental Assessment Policy Statement — March 2001. The preliminary scan has led to the conclusion that a detailed analysis is not necessary. Further assessments or studies regarding environmental effects of this initiative are not likely to yield a different determination.

Consultation

The amendments primarily update terminology found in the Tariff that will be inconsistent with the CSA 2001 when it is brought into force and replace the current licensing regime with one of registration for small vessels that are not pleasure crafts. Moreover, the remaining significant changes relate to the discontinuance of certain redundant fees and the reduction of fees in the case of qualified fleets of vessels. Consultations with respect to these amendments took place with Marine Safety's main stakeholder forum, the Canadian Marine Advisory Council (CMAC), over the course of the CMAC National Meeting in May 2006. As anticipated, CMAC members were very supportive of these amendments to the Tariff.

The amendments were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on February 10, 2007, followed by a 30-day comment period. As no comments were received from stakeholders, the amendments remain the same as those published in the *Canada Gazette*, Part I.

embarcation de plaisance. Ces deux droits deviendront redondants parce qu'ils sont fondés sur une exigence de la LMMC selon laquelle le ministre des Transports doit donner son consentement quant à l'immatriculation des navires construits à l'extérieur du Canada. Cette exigence n'existe plus.

Par ailleurs, l'article 3 du Tarif est modifié de façon à ce qu'il tienne compte du fait que les droits exigibles pour l'immatriculation d'un bâtiment dans le registre sur les petits bâtiments autres que les embarcations de plaisance sont de 50 \$ pour chaque période de cinq ans. Avant la modification de l'article 3, des droits de 50 \$ étaient exigés pour chaque période de cinq ans pour la délivrance d'un permis pour un petit bâtiment de commerce. Puisque les droits pour la délivrance d'un permis de bâtiment sont identiques aux droits qui existaient pour l'immatriculation d'un bâtiment, les droits demeurent inchangés.

Les modifications incluent une disposition pour tenir compte d'un paiement à taux fixe de 50 \$ pour chaque période de cinq ans pour l'immatriculation d'une flotte de bâtiments. Une flotte doit compter deux ou plusieurs bâtiments d'une jauge brute de 5 ou moins appartenant à la même personne. Cette disposition ne s'applique pas aux bâtiments d'État ni aux bâtiments qui appartiennent à une municipalité ou qui sont affectés à son service ou dont la municipalité a la possession exclusive. De façon quelque peu étonnante, aucune diminution des recettes globales n'est escomptée, car on prévoit que cette nouvelle disposition favorisera une plus grande conformité et les recettes devraient augmenter légèrement.

Loi sur les frais d'utilisation

Les dispositions de la *Loi sur les frais d'utilisation* ne s'appliquent pas aux modifications.

Considérations environnementales

Une exploration préliminaire des incidences environnementales a été entreprise conformément aux critères de la politique stratégique de Transports Canada en matière d'évaluation environnementale en mars 2001. L'exploration préliminaire a permis de conclure qu'une analyse détaillée n'était pas nécessaire. Il est peu probable que des résultats différents ressortent d'autres évaluations ou études portant sur les effets environnementaux de cette initiative.

Consultations

Les modifications ont pour but premier la mise à jour de la terminologie du Tarif qui aurait été contradictoire avec la LMMC 2001 lorsque cette dernière entrera en vigueur. La LMMC 2001 remplace ainsi le régime actuel de délivrance des permis par un régime d'immatriculation pour les petits bâtiments qui ne sont pas des embarcations de plaisance. De plus, les autres modifications importantes sont liées à la suppression de certains droits redondants et à la réduction des droits dans le cas des flottes de bâtiments admissibles. Les consultations relativement à ces modifications ont eu lieu lors du forum principal des intervenants de la Sécurité maritime, le Conseil consultatif maritime canadien (CCMC), dans le cadre de la réunion nationale du CCMC, qui s'est déroulée en mai 2006. Comme prévu, les membres du CCMC ont grandement appuyé les modifications au Tarif.

Les modifications ont fait l'objet d'une publication au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I le 10 février 2007, et cette publication a été suivie par une période de 30 jours afin que les intervenants puissent faire des commentaires. Puisque aucune observation n'a été reçue des intervenants, les modifications

Compliance and enforcement

The issue of compliance and enforcement does not pertain to these amendments but rather relates to the obligation to register the vessels for which the fees are imposed, which is set out in the CSA 2001 itself. As such, any enforcement of the amendments will not impact the overall established compliance mechanism for Marine Safety and will not require additional resources to ensure compliance.

Contact

Diane Cosentino
Chief Registrar
Operational and Environmental Programs (AMSE)
Transport Canada
Marine Safety
Place de Ville, Tower C
330 Sparks Street, 10th Floor
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: 613-991-3155
Fax: 613-998-0637
Email: cosentd@tc.gc.ca

demeurent inchangées tel qu'elles ont été publiées dans la *Gazette du Canada* Partie I.

Respect et exécution

La question du respect et de l'exécution n'est pas liée aux modifications, mais plutôt à l'obligation d'immatriculer les bâtiments pour lesquels des droits sont exigés, qui est énoncée dans la LMMC 2001. Ainsi, l'application de ces modifications n'a aucune incidence sur le mécanisme global de conformité établi pour la Direction générale de la sécurité maritime et ne nécessite pas de surveillance supplémentaire pour en assurer le respect.

Personne-ressource

Diane Cosentino
Registraire en chef
Exploitation et programmes environnementaux (AMSED)
Transports Canada
Sécurité maritime
Place de Ville, Tour C
330, rue Sparks, 10^e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : 613-991-3155
Télécopieur : 613-998-0637
Courriel : consentd@tc.gc.ca

Registration
SOR/2007-101 May 10, 2007

CRIMINAL CODE

Order Amending the Order Declaring an Amnesty Period (2006)

P.C. 2007-732 May 10, 2007

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Justice, pursuant to subsection 117.14(1)^a of the *Criminal Code*, hereby makes the annexed *Order Amending the Order Declaring an Amnesty Period (2006)*.

ORDER AMENDING THE ORDER DECLARING AN AMNESTY PERIOD (2006)

AMENDMENTS

1. (1) Subparagraphs 2(1)(b)(i) and (ii) of the *Order Declaring an Amnesty Period (2006)*¹ are replaced by the following:

- (i) that expired during the period beginning on January 1, 2004 and ending on May 16, 2006, or
- (ii) that will have expired during the period beginning on May 17, 2006 and ending on May 16, 2008.

(2) Subsection 2(3) of the Order is replaced by the following:

(3) The amnesty period begins on May 17, 2006 and ends on May 16, 2008.

COMING INTO FORCE

2. This Order comes into force on the day on which it is registered.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

Description

The *Order Amending the Order Declaring an Amnesty Period (2006)* (the Amending Order) extends for one more year the amnesty period created under the original order, the *Order Declaring An Amnesty Period (2006)* (Amnesty Order 2006). The Amnesty Order 2006 came into force May 17, 2006, and would have ended on May 16, 2007, unless it were extended by the Amending Order. The Amending Order is made pursuant to subsection 117.14(1) of the *Criminal Code*, just as the original order was. Also like the original order, the Amending Order applies to owners of non-restricted firearms (commonly known as ordinary rifles and shot guns or long guns) who either have a valid licence or previously held a licence that expired on or after January 1, 2004, and who have not obtained registration certificates for these

Enregistrement
DORS/2007-101 Le 10 mai 2007

CODE CRIMINEL

Décret modifiant le Décret fixant une période d'amnistie (2006)

C.P. 2007-732 Le 10 mai 2007

Sur recommandation du ministre de la Justice et en vertu du paragraphe 117.14(1)^a du *Code criminel*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret modifiant le Décret fixant une période d'amnistie (2006)*, ci-après.

DÉCRET MODIFIANT LE DÉCRET FIXANT UNE PÉRIODE D'AMNISTIE (2006)

MODIFICATIONS

1. (1) Les sous-alinéas 2(1)b)(i) et (ii) du *Décret fixant une période d'amnistie (2006)*¹ sont remplacés par ce qui suit :

- (i) a expiré pendant la période commençant le 1^{er} janvier 2004 et se terminant le 16 mai 2006,
- (ii) aura expiré pendant la période commençant le 17 mai 2006 et se terminant le 16 mai 2008.

(2) Le paragraphe 2(3) du même décret est remplacé par ce qui suit :

(3) La période d'amnistie commence le 17 mai 2006 et se termine le 16 mai 2008.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Décret.)

Description

Le *Décret modifiant le Décret fixant une période d'amnistie (2006)* (le décret modificatif) prolonge d'une année supplémentaire la période d'amnistie prévue par le décret initial, le *Décret fixant une période d'amnistie (2006)* (le décret de 2006). Le décret de 2006 est entré en vigueur le 17 mai 2006 et aurait pris fin le 16 mai 2007, à moins d'être prolongé par le décret modificatif, pris en vertu du paragraphe 117.14(1) du *Code criminel*, comme cela avait été le cas du décret initial. Comme le décret de 2006, le décret modificatif s'applique aux propriétaires d'armes à feu sans restriction (communément appelées fusils de chasse, carabines ou armes d'épaule) qui soit sont titulaires d'un permis valide soit ont été titulaires d'un permis qui est venu à échéance le ou après le 1^{er} janvier 2004 et qui n'ont pas obtenu de certificats

^a S.C. 1995, c. 39, s. 139

¹ SOR/2006-95

^a L.C. 1995, ch. 39, art. 139

¹ DORS/2006-95

firearms. It will allow these owners to take positive steps, as set out in the Amnesty Order 2006, to come into compliance with the *Firearms Act* without, while so doing, attracting criminal liability for being in unauthorized possession of the firearms in question.

The purpose of extending the amnesty period for an additional year is to enable the government, through renewed public communications efforts, to clarify the scope of the protection provided by this extended amnesty period, to explain what individuals must do in order to avail themselves of the time-limited protection, and to underline the potential consequences for non-compliant long gun owners, during and after the extended amnesty period, if they do not take the necessary steps to bring themselves into compliance with the law. Questions and comments from stakeholders (owners of non-restricted firearms) since the Amnesty Order 2006 took effect suggest that some members of the public are confused about the protection that this order actually provides. The extension of the amnesty period will provide time to clarify misunderstanding of the Amnesty Order 2006 and to allow some long gun owners to avail themselves of the protection from criminal liability that will only be available for the duration of the extended amnesty period.

Alternatives

The Amnesty Order 2006, declaring an amnesty period under subsection 117.14(1) of the *Criminal Code*, was the only means for individuals to bring themselves into compliance with the *Firearms Act* without attracting criminal liability during the amnesty period. The only means to extend the time-limited protection offered by the Amnesty Order 2006 is to extend the time period provided for in that original order.

Taking no action to extend the Amnesty Order 2006 was an alternative. However, the benefits of the order would have expired with the Order.

Benefits and costs

Those individuals who will be protected from criminal liability for unauthorized possession of a non-restricted firearm under the amended Amnesty Order (2006) will only benefit from that protection during the extended amnesty period if they take the necessary steps, outlined in the Order, to renew their licence and/or obtain a registration certificate for their non-restricted firearms or if they exercise other options to become compliant with the *Firearms Act* that are set out in the Order. Individuals who are not in compliance, and who do nothing during the amnesty period to become compliant, may be subject to *Criminal Code* illegal possession offences in sections 91 and 92.

A positive contribution to the Canadian firearms licensing system is achieved whenever non-compliant long gun owners renew their licences and thereby support this important aspect of firearms regulation. In addition, by registering their non-restricted firearms, as is currently required by law, or by taking other steps as provided for in the Amnesty Order 2006, these individuals are bringing themselves within the law. Furthermore, by obtaining licences and/or registration certificates, they increase the accuracy, and add to the completeness, of firearms program data in the Canadian Firearms Information System.

The amended Order does not affect the authority of a Chief Firearms Officer to refuse to issue a licence to a person who is considered to not be eligible. Therefore, the public benefits that the licence eligibility requirements have for public safety will continue to be unaffected.

d'enregistrement pour ces armes à feu. Les propriétaires concernés pourraient alors, comme le prévoit le décret de 2006, se conformer à la *Loi sur les armes à feu* sans s'exposer à des poursuites criminelles pour possession non autorisée d'une arme à feu.

Cette prolongation d'un an de la période d'amnistie vise à permettre au gouvernement, par de nouvelles communications au public, de préciser l'étendue de la protection accordée par cette période prolongée d'amnistie, d'expliquer la marche à suivre pour s'en prévaloir et de souligner les répercussions éventuelles, pour les propriétaires d'armes d'épaules, de la non-conformité à la Loi pendant et suivant la période prolongée d'amnistie. En effet, les questions et les commentaires exprimés par les intéressés (les propriétaires d'armes à feu sans restriction) depuis l'adoption du décret de 2006 suggèrent que la protection qu'il accorde est nébuleuse pour une partie du public. La prolongation de la période d'amnistie donnera le temps au gouvernement de clarifier la question et permettra aux propriétaires d'armes d'épaules de se prévaloir d'une protection contre des poursuites criminelles, une possibilité qui n'est offerte que pendant la période d'amnistie.

Solutions envisagées

Le décret de 2006 fixant une période d'amnistie, pris en vertu du paragraphe 117.14(1) du *Code criminel*, offrait aux particuliers une occasion unique de se conformer à la *Loi sur les armes à feu* sans s'exposer à des poursuites criminelles durant la période d'amnistie. La seule façon de prolonger la protection accordée par le décret de 2006 est de prolonger la période d'amnistie prévue dans le décret initial.

La solution de rechange serait de ne pas prolonger le décret de 2006. Dans ce cas, ses avantages disparaîtraient avec lui.

Avantages et coûts

Seuls les particuliers qui, au cours de la période prolongée de l'amnistie, prendront les mesures nécessaires pour renouveler leur permis ou obtenir un certificat d'enregistrement visant leurs armes à feu sans restriction, ou encore qui entreprendront toute autre mesure prévue dans le décret modificatif pour se conformer à la *Loi sur les armes à feu*, seront à l'abri de poursuites criminelles pour possession non autorisée d'une arme à feu sans restriction. Les particuliers qui ne sont pas en conformité et qui ne font rien pour corriger la situation pendant la période d'amnistie s'exposeront à des accusations de possession illégale aux termes des articles 91 et 92 du *Code criminel*.

Chaque propriétaire d'arme d'épaule qui renouvelle son permis apporte son soutien à cet aspect important de la réglementation sur les armes à feu et participe au succès du système canadien de délivrance de permis. De plus, en enregistrant ses armes à feu sans restriction comme l'exige la Loi ou en prenant d'autres mesures prévues par le décret de 2006, il se conforme à la Loi. Par ailleurs, par l'obtention d'un permis ou d'un certificat d'enregistrement, il contribue à assurer la précision et l'exhaustivité des données contenues dans le Système canadien d'information relativement aux armes à feu.

Le décret modificatif n'entrave pas le pouvoir d'un contrôleur des armes à feu de refuser de délivrer un permis à un particulier considéré non admissible. Ainsi, les avantages pour la sécurité publique découlant des conditions d'admissibilité aux permis demeureront inchangés.

Consultation

Feedback from the public, up until the proposal to extend the amnesty order was pre-published on April 7, 2007, suggested that the application, scope and purpose of the Amnesty Order 2006 had not been well-understood by some stakeholders (potential beneficiaries of the amnesty period) or the public at large.

Correspondence sent to the Minister of Public Safety and calls from the public to the Canada Firearms Centre from the time that the Amnesty Order 2006 took effect until April 7, 2007, suggested that many owners of long guns had been confused about the protection that the Amnesty Order 2006 provided to them. For example, some owners of non-restricted firearms whose licences had expired before January 1, 2004, and who possessed non-restricted firearms for which the registration certificate had been revoked seemed to have failed to understand that they did not fall within the protection of the Amnesty Order 2006 and police could seize the firearms for which the owner did not have a valid licence and registration. They also did not seem to have realized that the only protection that the Amnesty Order provided to them was protection from liability for certain offences under the *Criminal Code*, and even that protection was only available if they were taking certain steps to bring themselves into compliance with the *Firearms Act*.

The proposed *Order Amending the Order Declaring an Amnesty Period (2006)* was pre-published in the *Canada Gazette*, Part I to invite public commentary for 15 days running from April 7 through 21, 2007.

During this period, 566 comments in total were received via email, fax, phone message, and letter mail. Almost all of the input on the proposed extension of the Amnesty Order 2006 came from individuals rather than organizations; 558 individuals and seven organizations commented on the proposal. In addition, the Attorney General of Ontario sent comments to the Federal Minister of Public Safety. Four hundred and fifty-two respondents supported the proposal, 72 opposed it, and 42 did not take a position on the proposal itself but provided general comments.

The Attorney General of Ontario commented that although the purpose of any amnesty should be to allow gun owners to come into compliance with the licensing and registration requirements of the law, in his view, Bill C-21, including the proposal to repeal the requirement to register non-restricted firearms, was not consistent with that purpose. He indicated that Ontario supports the registration of all firearms. He maintained that loosening registration requirements would be detrimental to police investigations and public safety, in general, and that registration is a means of holding all firearm owners accountable for their firearms, thereby decreasing the potential for firearms to fall into the wrong hands.

With respect to comments from individual Canadians who supported the proposal to extend the amnesty period until May 16, 2008, reasons for supporting the proposal varied widely. Some of these respondents indicated that they thought the proposal is a good compliance incentive, which would bring more firearms into the system while allowing individuals to obtain the necessary documents to become compliant. Others indicated they are personally affected and would use the time provided by the extension of the amnesty period to comply. For example, some individuals

Consultations

La rétroaction du public reçue avant la publication aux préalables, le 7 avril 2007, de la proposition visant à prolonger la période d'amnistie porte à croire que l'application, l'étendue et l'objectif du décret de 2006 n'ont pas été bien compris par certains intéressés (les particuliers susceptibles de profiter de la période d'amnistie) ou par le public en général.

La correspondance envoyée au ministre de la Sécurité publique et les appels reçus par le Centre des armes à feu Canada depuis l'entrée en vigueur du décret de 2006 et jusqu'au 7 avril 2007 donnent à penser que bon nombre de propriétaires d'armes d'épaule ne comprennent pas la protection accordée par le décret. Ainsi, certains propriétaires d'armes à feu sans restriction dont le permis est venu à échéance avant le 1^{er} janvier 2004 ou qui possédaient des armes à feu sans restriction pour lesquelles le certificat d'enregistrement a été révoqué ne semblent pas être au courant qu'ils n'étaient pas protégés aux termes du décret de 2006 et que les policiers pouvaient saisir toute arme à feu pour laquelle ils n'avaient pas de permis ou de certificat d'enregistrement valides. En outre, ils ne semblent pas avoir compris que le décret de 2006 protégeait uniquement les propriétaires d'armes d'épaule contre certaines infractions au *Code criminel* et que cette protection ne leur était offerte que s'ils avaient pris des mesures pour se conformer à la *Loi sur les armes à feu*.

Le projet de *Décret modifiant le Décret fixant une période d'amnistie (2006)* a fait l'objet d'une publication au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I en vue d'inviter les membres du public à transmettre leurs commentaires au cours d'une période de quinze jours allant du 7 au 21 avril 2007.

Au cours de cette période, 566 commentaires ont été reçus par courriel, télécopieur, téléphone ou par la poste. La presque totalité des observations reçues sur la prolongation proposée du décret de 2006 provenaient de particuliers : 558 particuliers et sept organisations ont envoyé des commentaires. En outre, le procureur général de l'Ontario a transmis ses observations au ministre de la Sécurité publique. De ce nombre, 452 répondants ont dit être en faveur de la proposition, 72 s'y opposent et 42 ne se sont pas prononcé à cet égard mais ont fourni des commentaires de nature générale.

Pour sa part, le procureur général de l'Ontario a fait remarquer que bien que toute amnistie doit viser à permettre aux propriétaires d'armes à feu de se conformer aux exigences de la Loi en matière de permis et d'enregistrement, selon lui, le projet de loi C-21, notamment la proposition visant à abolir l'enregistrement des armes à feu sans restriction, ne s'inscrit pas dans ce but. Il précise que l'Ontario appuie l'enregistrement de toutes les armes à feu et soutient qu'une réduction des exigences relatives à l'enregistrement des armes à feu serait préjudiciable aux enquêtes policières et aux activités de protection du public en général. Il dit aussi que l'enregistrement est un moyen de responsabiliser tous les propriétaires d'armes à feu et de réduire la possibilité que des armes à feu tombent entre les mains de personnes qui ne devraient pas en avoir.

De leur côté, les particuliers qui sont en faveur de la proposition visant à prolonger la période d'amnistie jusqu'au 16 mai 2008, invoquent une panoplie de motifs à l'appui de cette position. Certains sont d'avis que la proposition constitue un bon moyen de favoriser la conformité – ce qui entraînerait l'enregistrement d'un plus grand nombre d'armes à feu et permettrait aux particuliers d'obtenir les documents nécessaires pour se conformer à la Loi. D'autres, qui disent être personnellement touchés, profiteraient de la période de prolongation de l'amnistie

had recently been informed that their firearms licences had expired and they indicated they would be taking steps during the extended amnesty to become compliant. Many of the respondents who supported the proposal, however, also said they considered the amnesty as a good first step towards the elimination of the “gun registry”. Many individuals in favour of the proposal also noted there is a need, in their opinion, to focus legislative measures to control firearms on criminals rather than otherwise law-abiding Canadians, as well as expressing their concern over the amount of money spent on the Firearms Program. On the other hand, a small number of supporters advocated taking stronger enforcement measures after the amnesty period and suggested criminally charging non-compliant individuals at the end of the amnesty extension.

With respect to comments from organizations, two organizations wrote in support of the proposal. One indicated that the amnesty would allow additional time for compliance until the current law is amended or further Government action is taken. The other supported the extension until the Government can eliminate the registry.

With respect to respondents who did not support the proposed amnesty extension, the overwhelming majority indicated that this proposal merited an open discussion in Parliament and they suggested that the proposed Amending Order was attempting to circumvent the Parliamentary process. The process to amend the Amnesty Order 2006, and thereby extend the amnesty period for one more year, is a regulatory process. It is separate and distinct from the consideration of any legislation in Parliament that proposes to amend *Firearms Act* requirements or any other firearms related legislation, including Bill C-21. This regulatory process has been used previously on a number of occasions to give effect to and to extend other amnesty periods pursuant to subsection 117.14(1) of the *Criminal Code*. However, the pre-publication of the proposed *Order Amending the Order Declaring an Amnesty Period (2006)* in the *Canada Gazette*, Part I, on April 7, 2007, was the first occasion in the nearly ten years since the *Firearms Act* came into law where broad public input on a proposed amnesty period has been solicited by way of pre-publication of the proposal.

Respondents who opposed the proposed Amending Order also felt that individuals have had time enough to familiarize themselves with the requirements of the law and expressed views critical of how the Government is handling the Firearms Program. Others, who self-identified as being licensed owners with registered firearms who are currently in compliance with the law, were upset that non-compliant individuals are being given so many additional opportunities when information has been readily available for so long. It is important to underline that the extension of this amnesty period should not be viewed as an opportunity for non-compliant owners of non-restricted firearms to “do nothing” but rather as a time-limited opportunity for them to take the necessary steps to bring themselves into compliance with the law.

Five organizations provided comments opposing the proposed extension of the amnesty period. They made comments in opposition similar to those of individuals – for example, expressing

pour se conformer à la Loi. Par exemple, certains particuliers n’ont appris que récemment que leur permis d’armes à feu était venu à échéance, et ils ont indiqué qu’ils veulent profiter de la prolongation de l’amnistie pour prendre les mesures nécessaires pour le renouveler. Pour bon nombre de répondants qui se disent en faveur de la proposition, l’amnistie constitue un premier pas vers l’abolition de « l’enregistrement des armes à feu ». D’autres, également en faveur, pensent qu’il faudrait mettre l’accent sur des mesures législatives visant à contrôler les armes à feu dont se servent les criminels, plutôt que sur celles utilisées par les Canadiens normalement respectueux de la loi; ils expriment aussi des préoccupations au sujet des fonds publics dépensés sur le Programme des armes à feu. Par ailleurs, un petit nombre de répondants qui appuient la proposition voudraient voir la prise de mesures rigoureuses après la période d’amnistie et proposent, qu’une fois la période d’amnistie terminée, que des accusations criminelles soient portées contre les particuliers qui ne se sont pas conformés à la Loi.

En ce qui concerne les observations reçues de la part d’organisations, deux accordent leur appui à la proposition. L’une d’elles indique que l’amnistie offrirait du temps supplémentaire pour se conformer à la loi actuelle jusqu’à ce que celle-ci soit modifiée ou que le gouvernement adopte d’autres mesures. L’autre préconise la prolongation de l’amnistie jusqu’à ce que le gouvernement abolisse l’enregistrement.

Une forte majorité des répondants qui ne sont pas en faveur d’une prolongation de la période d’amnistie estiment que la proposition mérite de faire l’objet d’une discussion en Chambre et laissent entendre que le décret modificatif vise à soustraire cette question du processus parlementaire. Le processus visant à modifier le décret de 2006, et par conséquent à prolonger d’une année la période d’amnistie, est un processus réglementaire. Il s’agit d’un processus distinct de l’examen en Chambre d’une mesure législative visant à modifier les exigences prévues dans la *Loi sur les armes à feu* ou toute autre mesure législative connexe, notamment le projet de loi C-21. Ce processus réglementaire a déjà été utilisé à maintes occasions pour adopter, ou prolonger, des périodes d’amnistie prises en vertu du paragraphe 117.14(1) du *Code criminel*. Cependant, en publiant préalablement dans la *Gazette du Canada* Partie I le 7 avril 2007, la proposition du *Décret modifiant le décret fixant une période d’amnistie*, c’était la première fois en près de dix ans depuis l’entrée en vigueur de la *Loi sur les armes à feu* que le grand public était invité à se prononcer sur une période d’amnistie proposée.

Les répondants qui se sont prononcés contre le décret modificatif sont d’avis que les particuliers ont eu suffisamment de temps pour se familiariser avec les exigences de la Loi et critiquent la manière dont le gouvernement gère le Programme des armes à feu. D’autres, qui disent être des propriétaires titulaires d’un permis d’armes à feu et qui ont enregistré leurs armes à feu conformément à la Loi, se disent déçus que des particuliers qui ne se sont pas conformés à la Loi se voient donner des occasions supplémentaires vu que l’information est disponible depuis longtemps déjà. Il importe de souligner que la prolongation de la période d’amnistie ne doit pas être vue comme une occasion, offerte aux propriétaires d’armes à feu sans restriction qui ne se sont pas conformés à la Loi, de ne « rien faire ». Il faut plutôt la voir comme une occasion, limitée dans le temps, qui leur est offerte de prendre les mesures nécessaires pour se conformer à la Loi.

Cinq organisations se sont prononcées contre la prolongation proposée de la période d’amnistie. Leurs observations sont semblables à celles formulées par des particuliers, par exemple,

doubt about the objectives of the proposed amnesty and suggesting the pre-publication process was contrary to Parliamentary procedure and undermined the will of Parliament. In addition, they made detailed comments generally in support of current firearms regulation and the Firearms Program.

One wrote to advise the Government that their organization does not support the proposed amnesty extension since they believe the Firearms Registry has been effective in reducing deaths by firearm and gun violence, in particular, such violence against women. Four others, who provided similar comments, noted that the amnesty weakens the quality of data in the firearms information system and therefore puts law enforcement at risk, that the extension of the amnesty is contrary to public inquests (for example six held in Quebec which have maintained the importance of renewable licences and universal firearms registration), and that controls of all types of firearms is essential to reducing domestic violence, suicides, and police murders, especially those committed with non-restricted firearms. One of these organizations was alone in proposing a 60-day amnesty accompanied by an extensive communications program focusing on the benefits of renewing firearms licences and registering rifles and shotguns. While a reduced amnesty period was contemplated, to maximize the potential for the amnesty to achieve its purpose by allowing as many non-compliant firearms owners as possible to take the necessary steps to become compliant, a one-year extension was considered reasonable.

The remaining respondents neither supported nor opposed the proposal and commented only on other issues surrounding the regulation of firearms. For example, they took the opportunity of the pre-publication process to send in comments indicating they generally favoured the Government's commitment to eliminate the registration requirement for non-restricted firearms, pointed out their concerns over the costs associated with the Firearms Program, and expressed a need to focus on criminals who use firearms rather than law-abiding Canadians who have firearms for legitimate activities such as hunting.

Most respondents, whether they supported or opposed the proposed Amending Order, used the pre-publication process to comment on broader issues related to firearms regulation and the Firearms Program. The responses provided here have been limited to addressing comments received in relation to the proposed Amending Order. Public discourse on other related topics will continue through various forums available for these ongoing discussions.

Compliance and enforcement

Under federal legislation currently in force, to be in lawful (authorized) possession of a non-restricted firearm, an individual must hold a licence issued under the *Firearms Act* as well as a registration certificate for each non-restricted firearm. In June 2006, the Government tabled a legislative proposal in the House of Commons to remove the requirement to register non-restricted

elles expriment des doutes au sujet des buts visés par la prolongation proposée et laissent entendre que le processus de publication préalable va à l'encontre de la procédure parlementaire et par conséquent mine l'application de la volonté du Parlement. De plus, elles donnent des explications détaillées qui sont généralement en faveur du maintien des règlements actuels sur les armes à feu et du Programme des armes à feu.

Une personne a écrit pour informer le gouvernement que son organisation n'appuie pas la prolongation proposée de la période d'amnistie, car elle est d'avis que le registre des armes à feu constitue un moyen efficace de réduire les décès causés par balle et la violence liée aux armes à feu, tout particulièrement cette forme de violence faite aux femmes. Selon quatre autres organisations qui ont fourni des commentaires similaires, l'amnistie a pour effet d'affaiblir la qualité des données consignées dans le système d'information relative aux armes à feu et par conséquent de mettre la vie des agents d'application de la Loi en danger. Selon ces organisations, la prolongation de la période d'amnistie va à l'encontre des enquêtes publiques (par exemple six tenues au Québec qui soulignent l'importance du renouvellement des permis et de l'enregistrement de toutes les armes à feu), et elles soulignent la nécessité de contrôler tous les types d'armes à feu afin de réduire la violence conjugale, les suicides et le meurtre de policiers, et tout particulièrement les crimes perpétrés avec des armes à feu sans restriction. Une seule organisation propose une période d'amnistie de 60 jours accompagnée d'un plan de communication exhaustif qui mettrait l'accent sur les avantages découlant du renouvellement des permis et de l'enregistrement des carabines et des fusils de chasse. Bien qu'une période d'amnistie plus courte ait été envisagée, si l'on veut maximiser la possibilité d'atteindre les buts visés, à savoir permettre au plus grand nombre de propriétaires d'armes à feu qui ne se sont pas encore conformés à la Loi de prendre les mesures nécessaires pour le faire, une prolongation d'un an semble être raisonnable.

Les autres répondants, qui n'ont pas donné leur appui ou manifesté leur désaccord à l'endroit de la proposition, ont fait des observations sur d'autres questions entourant la réglementation sur les armes à feu. Par exemple, ils ont saisi l'occasion offerte par le processus de publication préalable pour faire connaître, de façon générale, leur appréciation du fait que le gouvernement s'est engagé à abolir l'enregistrement des armes à feu sans restriction, exprimé des préoccupations au sujet des coûts associés au Programme des armes à feu et dit qu'il fallait mettre l'accent les personnes qui utilisent des armes à feu à des fins criminelles plutôt que sur des Canadiens respectueux de la Loi qui possèdent des armes à feu et s'en servent à des fins légitimes comme la chasse.

La plupart des répondants, peu importe qu'ils se soient prononcés en faveur du décret modificatif ou contre lui, ont profité du processus de publication préalable pour offrir des commentaires sur des questions plus vastes touchant la réglementation sur les armes à feu et le Programme des armes à feu. Dans la présente, il n'est question que des observations faites au sujet du décret modificatif. Les préoccupations exprimées sur d'autres sujets seront examinées dans le cadre d'autres tribunes.

Respect et exécution

Aux termes de la législation fédérale actuelle, pour être en possession légitime (ou autorisée) d'une arme à feu sans restriction, un particulier doit détenir un permis délivré en vertu de la *Loi sur les armes à feu* ainsi qu'un certificat d'enregistrement visant cette arme à feu. En juin 2006, le gouvernement a déposé un projet de loi devant la Chambre des communes visant à éliminer l'obligation

firearms (Bill C-21, which received First Reading June 19, 2006). That Bill proposes to amend the *Firearms Act* to repeal the requirement to obtain a registration certificate for firearms that are non-restricted (i.e., for firearms that are neither prohibited nor restricted) as well as the related illegal possession offences in the *Firearms Act* and the *Criminal Code*. Bill C-21 remains before the House of Commons, and should it come into force in the future, then there would no longer be a legislative requirement to register non-restricted firearms (commonly known as ordinary rifles and shot guns or long guns). The requirements of the current legislation remain validly enacted. Like the original order, the Amending Order does not have the effect of suspending the requirements in the current legislation, which obliges all non-restricted firearms owners to be licensed and to hold registration certificates for these firearms.

Possession by an individual of any firearm, including a non-restricted firearm, without a licence or without a registration certificate for each firearm is an offence contrary to sections 91 and 92 of the *Criminal Code*. The Amnesty Order 2006, as extended by the Amending Order, will continue to only protect individuals against criminal liability for unauthorized possession of non-restricted firearms until May 16, 2008. At the same time, however, those owners of non-restricted firearms will be able to take positive steps, as set out in the Amnesty Order 2006, to come into compliance with the *Firearms Act* and will do so without attracting criminal liability.

Contact

Legal Services
Royal Canadian Mounted Police
Canada Firearms Centre
50 O'Connor Street, 10th Floor
Ottawa, Ontario
K1A 1M6
Telephone: 1-800-731-4000
Email: cfc-cafc@cfc-cafc.gc.ca

d'enregistrer les armes à feu sans restriction (projet de loi C-21, dont la première lecture a eu lieu le 19 juin 2006). Ce projet de loi propose de modifier la *Loi sur les armes à feu* de façon à ce qu'un certificat d'enregistrement ne soit plus nécessaire pour les armes à feu sans restriction (soit les armes à feu qui ne sont ni des armes à feu prohibées ni des armes à feu à autorisation restreinte) et d'abroger les dispositions correspondantes à la possession illégale prévues dans la *Loi sur les armes à feu* et le *Code criminel*. Le projet de loi C-21 se trouve toujours à la Chambre des communes; s'il est adopté, la Loi n'exigera plus l'enregistrement des armes à feu sans restriction (communément appelées carabines, fusils de chasse ou armes d'épaule). Cependant, les exigences de la loi actuelle demeurent en vigueur. Tout comme le décret initial, le décret modificatif n'a pas pour effet de suspendre les conditions prévues par la Loi, selon lesquelles les propriétaires d'armes à feu sans restriction doivent être titulaires d'un permis et avoir un certificat d'enregistrement pour ces armes à feu.

Un particulier qui possède des armes à feu, y compris des armes à feu sans restriction, sans être titulaire d'un permis ou sans posséder de certificat d'enregistrement pour chacune de ses armes à feu, contrevient aux articles 91 et 92 du *Code criminel*. Le décret de 2006, prolongé par le décret modificatif, continuera à tenir à l'abri de poursuites criminelles les particuliers trouvés en possession non autorisée d'une arme à feu sans restriction jusqu'au 16 mai 2008 seulement. Toutefois, par la même occasion, les propriétaires d'armes à feu sans restriction pourront prendre des mesures positives, prévues dans le décret de 2006 fixant une période d'amnistie, pour se conformer à la *Loi sur les armes à feu* sans s'exposer à des poursuites criminelles.

Personne-ressource

Services juridiques
Gendarmerie royale du Canada
Centre des armes à feu Canada
50, rue O'Connor, 10^e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 1M6
Téléphone : 1-800-731-4000
Courriel : cfc-cafc@cfc-cafc.gc.ca

Registration
SOR/2007-102 May 17, 2007

SPECIES AT RISK ACT

Order Declining to Amend Part 2 of Schedule 1 to the Act

P.C. 2007-809 May 17, 2007

Her Excellency the Governor General in Council, having considered the recommendation of the Minister of the Environment, made pursuant to subsection 29(1) of the *Species at Risk Act*, and social, economic and other factors, hereby declines to amend Part 2 of Schedule 1 to the *Species at Risk Act* to list the sockeye salmon, Sakinaw Lake population, as an endangered species.

Enregistrement
DORS/2007-102 Le 17 mai 2007

LOI SUR LES ESPÈCES EN PÉRIL

Décret refusant de modifier la partie 2 de l'annexe 1 de la Loi

C.P. 2007-809 Le 17 mai 2007

Son Excellence la Gouverneure générale en conseil, ayant considéré la recommandation du ministre de l'Environnement, faite en vertu du paragraphe 29(1) de la *Loi sur les espèces en péril*, et des facteurs sociaux, économiques et autres, refuse de modifier la partie 2 de l'annexe 1 de la *Loi sur les espèces en péril* pour y inscrire le saumon sockeye (saumon rouge), population du lac Sakinaw, comme espèce en voie de disparition.

Registration
SOR/2007-103 May 17, 2007

CANADA MARINE ACT

Regulations Amending the Port Authorities Management Regulations

P.C. 2007-815 May 17, 2007

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, Infrastructure and Communities, pursuant to paragraph 27(1)(a) of the *Canada Marine Act*^a, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Port Authorities Management Regulations*.

Enregistrement
DORS/2007-103 Le 17 mai 2007

LOI MARITIME DU CANADA

Règlement modifiant le Règlement sur la gestion des administrations portuaires

C.P. 2007-815 Le 17 mai 2007

Sur recommandation du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et en vertu de l'alinéa 27(1)a) de la *Loi maritime du Canada*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur la gestion des administrations portuaires*, ci-après.

REGULATIONS AMENDING THE PORT AUTHORITIES MANAGEMENT REGULATIONS

AMENDMENT

1. The *Port Authorities Management Regulations*¹ are amended by adding the following after section 59:

PART 5.1

AMALGAMATION

59.1 (1) The Governor in Council may, by issuing a certificate of intent to amalgamate, require two or more port authorities to amalgamate and continue as one port authority in accordance with the certificate and may, at any time after the period set out in subsection (2), amalgamate the port authorities by issuing a certificate of amalgamation.

(2) A notice of the certificate of intent to amalgamate shall be published in at least one major newspaper that is published or distributed in the municipalities where the ports managed by a port authority specified in the certificate are situated. The notice shall state that interested persons may, in accordance with the notice, make written representations to the Minister within 30 days after the day on which the notice is published.

59.2 A port authority specified in a certificate of intent to amalgamate may, for the purposes of the amalgamation, disclose personal information about its employees to any other port authority specified in the certificate.

59.3 (1) The Governor in Council may revoke a certificate of intent to amalgamate by issuing a certificate of revocation of intent to amalgamate at any time before the certificate of amalgamation is issued.

(2) A notice of the certificate of revocation of intent to amalgamate shall be published in at least one major newspaper that is published or distributed in the municipalities where the ports managed by a port authority specified in the certificate of intent to amalgamate are situated. If possible, the notice shall be published in the same newspapers as the notice of the certificate of intent to amalgamate.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA GESTION DES ADMINISTRATIONS PORTUAIRES

MODIFICATION

1. Le *Règlement sur la gestion des administrations portuaires*¹ est modifié par adjonction, après l'article 59, de ce qui suit :

PARTIE 5.1

FUSION

59.1 (1) Le gouverneur en conseil peut, par la délivrance d'un certificat d'intention de fusion, ordonner à plusieurs administrations portuaires de fusionner, en conformité avec le certificat, en une seule et même administration portuaire et il peut, après la période mentionnée au paragraphe (2), les fusionner par la délivrance d'un certificat de fusion.

(2) Un avis du certificat d'intention de fusion est publié dans au moins un journal à grand tirage publié ou distribué dans les municipalités où sont situés les ports dont la gestion est confiée aux administrations portuaires visées par le certificat. L'avis indique que les intéressés peuvent, à certaines conditions, présenter leurs observations au ministre par écrit dans les 30 jours suivant la date de sa publication.

59.2 Toute administration portuaire visée par le certificat d'intention de fusion peut communiquer, aux fins de fusion, des renseignements personnels concernant ses employés à une autre administration portuaire visée par le certificat.

59.3 (1) Le gouverneur en conseil peut, par la délivrance d'un certificat de renonciation à la fusion, révoquer le certificat d'intention de fusion avant la délivrance d'un certificat de fusion.

(2) Un avis du certificat de renonciation à la fusion est publié dans au moins un journal à grand tirage publié ou distribué dans les municipalités où sont situés les ports dont la gestion est confiée aux administrations portuaires visées par le certificat d'intention de fusion. Si possible, il est publié dans les mêmes journaux que le certificat d'intention de fusion.

^a S.C. 1998, c. 10

¹ SOR/99-101

^a L.C. 1998, ch. 10

¹ DORS/99-101

(3) The revocation takes effect on the date set out in the certificate of revocation of intent to amalgamate.

59.4 A certificate of intent to amalgamate and, if applicable, a certificate of revocation of intent to amalgamate shall be sent to each port authority specified in the certificate.

59.5 A certificate of amalgamation shall specify the day on which the amalgamation takes effect and contain the letters patent of the amalgamated port authority, which include the information set out in subsection 8(2) of the Act.

59.6 Any certificate issued under this Part shall be published in the *Canada Gazette*.

59.7 On the day on which an amalgamation takes effect

(a) every director of an amalgamating port authority who remains in office continues as a director of the amalgamated port authority for the balance of their term or until they cease to hold office in accordance with subsection 19(1) of the Act;

(b) the navigable waters within the jurisdiction of each amalgamating port authority continue to be within the jurisdiction of the amalgamated port authority;

(c) the property, rights and interests of each amalgamating port authority continue to be the property, rights and interests of the amalgamated port authority;

(d) the management of any federal real property or federal immovable that the Minister has given to an amalgamating port authority under subsection 44(2) of the Act continues to be given to the amalgamated port authority;

(e) the real property or immovables occupied by each amalgamating port authority continue to be occupied by the amalgamated port authority;

(f) the amalgamated port authority continues to be liable for the obligations of each amalgamating port authority;

(g) an existing cause of action, claim or liability to prosecution is unaffected;

(h) a civil, criminal or administrative action or proceeding pending by or against an amalgamating port authority may be continued to be prosecuted by or against the amalgamated port authority;

(i) a conviction against, or ruling, order or judgment in favour of or against, an amalgamating port authority may be enforced by or against the amalgamated port authority;

(j) every fee fixed by an amalgamating port authority continues in force until the expiry date specified in the provision that fixes the fee or until the amalgamated port authority repeals that provision or replaces the fee; and

(k) the letters patent contained in the certificate of amalgamation are the letters patent of the amalgamated port authority.

59.8 An amalgamation does not constitute a disposition of the property, rights and interests of an amalgamating port authority to the amalgamated port authority.

COMING INTO FORCE

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

(3) La révocation prend effet à la date indiquée dans le certificat de renonciation à la fusion.

59.4 Le certificat d'intention de fusion et, le cas échéant, le certificat de renonciation à la fusion sont envoyés aux administrations portuaires visées par le certificat.

59.5 Le certificat de fusion indique la date à laquelle la fusion prend effet et contient les lettres patentes de l'administration portuaire issue de la fusion, lesquelles précisent les renseignements prévus au paragraphe 8(2) de la Loi.

59.6 Tout certificat délivré en vertu de la présente partie est publié dans la *Gazette du Canada*.

59.7 À la date de prise d'effet de la fusion :

a) les administrateurs de l'administration portuaire fusionnante demeurent en fonction pour le reste de leur mandat ou jusqu'à ce que celui-ci prenne fin en application du paragraphe 19(1) de la Loi;

b) les eaux navigables qui relevaient de toute administration portuaire fusionnante relèvent de l'administration portuaire issue de la fusion;

c) les biens, droits et intérêts de toute administration portuaire fusionnante appartiennent à l'administration portuaire issue de la fusion;

d) la gestion des immeubles fédéraux ou des biens réels fédéraux que le ministre a confiée à toute administration portuaire fusionnante en vertu du paragraphe 44(2) de la Loi est confiée à l'administration portuaire issue de la fusion;

e) les immeubles ou biens réels qui sont occupés par toute administration portuaire fusionnante le sont par l'administration portuaire issue de la fusion;

f) l'administration portuaire issue de la fusion est responsable des obligations de toute administration portuaire fusionnante;

g) aucune atteinte n'est portée aux causes d'action ou réclamations déjà nées;

h) l'administration portuaire issue de la fusion remplace toute administration portuaire fusionnante dans les poursuites civiles, pénales ou administratives engagées par ou contre celle-ci;

i) toute décision judiciaire ou quasi judiciaire rendue en faveur de toute administration portuaire fusionnante ou contre elle est exécutoire à l'égard de l'administration portuaire issue de la fusion;

j) les droits fixés par toute administration portuaire fusionnante demeurent en vigueur jusqu'à la date d'expiration prévue dans la disposition qui les fixe ou jusqu'à ce que l'administration portuaire issue de la fusion abroge cette disposition ou remplace les droits;

k) les lettres patentes contenues dans le certificat de fusion sont celles de l'administration portuaire issue de la fusion.

59.8 La fusion ne constitue pas la disposition des biens, droits et intérêts de toute administration fusionnante en faveur de l'administration portuaire issue de la fusion.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

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

These amendments to the *Port Authorities Management Regulations* would add provisions setting out the “mechanics” for two or more Canada Port Authorities (CPAs) to amalgamate and continue as one integrated CPA.

Background

The 1998 *Canada Marine Act* (CMA) established the first single, comprehensive piece of legislation governing many aspects of Canada’s marine industry and creating a national ports system made up of CPAs: nineteen non-share capital corporations incorporated under the CMA that are of strategic significance to Canada’s trade. Mandated to manage according to business principles, CPAs are governed by a management framework that provides a private sector management model with reasonable controls to protect federal Crown interests and minimize federal Crown liability. As such, CPAs may manage, but not own, federal real property and may act as federal Crown agents for certain port-related activities, excluding borrowing, for which they must employ market financing without federal government guarantee.

The management framework governing CPAs consists of the CMA, its regulations, including the *Port Authorities Management Regulations*, and the provisions set out in each CPA’s letters patent of incorporation.

In 2003, the statutory review of the CMA’s first five years of operation was tabled as a Report in Parliament. The overall operation of the CMA was viewed as a success and most stakeholders acknowledged that the Act had significantly contributed to improvements in the marine sector. However, the report suggested that changes were needed to achieve the goals of the CMA, particularly as they relate to promoting and safeguarding Canada’s competitiveness and trade obligations. Several of the report’s recommendations that dealt with CPAs were aimed at further improvements and modernization of the management framework governing CPAs and called for greater flexibility. Included was a recommendation to permit a merger (now referred to by the more precise term “amalgamation”) of CPAs in a manner that included stakeholder consultations.

The purpose of these amendments is to set out a generic high-level process for effecting an amalgamation of CPAs – essentially introducing another mechanism for their effective corporate management. Amalgamation provisions already exist for corporations governed by the *Canada Business Corporations Act* (CBCA). These amendments adapt the CBCA amalgamation provisions to CPAs and their unique management framework. Two or more CPAs would amalgamate, in the sense of their combining and continuing as one integrated port authority. Continuity is a key principle of the amalgamation concept.

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

Les modifications au *Règlement sur la gestion des administrations portuaires* prévoient l’ajout de dispositions établissant les rouages pour fusionner plusieurs administrations portuaires canadiennes (APC) afin qu’elles poursuivent leurs activités en une seule et même APC intégrée.

Contexte

La *Loi maritime du Canada* (LMC) de 1998 établissait les toutes premières dispositions législatives complètes régissant de nombreux aspects de l’industrie maritime du pays et créant ainsi un réseau portuaire national par la constitution d’APC sous cette loi : dix-neuf sociétés sans capital action qui présentent une importance stratégique pour le commerce du Canada. Les APC ont le mandat d’exploiter des ports selon des principes relatifs à la conduite des affaires. Elles sont régies par un cadre de gestion qui renferme un modèle de gestion du secteur privé assorti de contrôles raisonnables pour protéger les intérêts de l’État fédéral et minimiser sa responsabilité. Elles peuvent ainsi gérer, mais ne peuvent posséder, des immeubles fédéraux, et peuvent agir à titre de mandataires de l’État fédéral pour certaines activités portuaires, exception faite des emprunts, pour lesquels elles doivent employer du financement du secteur commercial sans garantie du gouvernement fédéral.

Le cadre de gestion régissant les APC comprend la LMC et ses règlements, notamment le *Règlement sur la gestion des administrations portuaires* et les dispositions établies dans les lettres patentes de chaque APC.

En 2003, un rapport d’examen des cinq premières années de la LMC, exigé par la loi, a été déposé au Parlement. L’application globale de la LMC a été perçue comme étant un succès et la plupart des intervenants ont reconnu que la Loi avait grandement contribué aux améliorations du secteur maritime. Toutefois, le rapport stipulait que des changements étaient nécessaires pour atteindre les objectifs de la LMC, particulièrement ceux touchant la promotion et la préservation de la compétitivité et des obligations commerciales du Canada. Plusieurs des recommandations du rapport qui portaient sur les APC prévoyaient davantage d’améliorations et la modernisation du cadre de gestion régissant les APC, et prônait une plus grande souplesse. Il renfermait notamment une recommandation pour permettre aux APC de fusionner et pour prévoir des consultations avec les intervenants à cet égard.

Les modifications ont pour objet d’établir un processus générique de haut niveau pour réaliser une fusion entre des APC – essentiellement un autre mécanisme en vue d’une gestion centrale efficace. Il existe déjà des dispositions en matière de fusion pour des sociétés visées par la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* (LCSA). Les modifications adaptent certaines dispositions sur les fusions de la LCSA en vue de leur application aux APC considérant leur cadre de gestion unique. Plusieurs APC pourraient fusionner et poursuivraient leurs activités en une seule et même administration portuaire intégrée. La continuité est un principe clé du concept de fusion.

The content of the amendments consists of the following:

(1) Requiring CPA amalgamation by way of certificates

The Governor in Council would be given the discretionary power to issue a certificate of intent to amalgamate that requires two or more specified port authorities to amalgamate and continue as one port authority. Subsequently, the Governor in Council would complete the process either by amalgamating these port authorities through the issuance of a certificate of amalgamation or by revoking the certificate of intent to amalgamate through the issuance of a certificate of revocation. Revocation would be considered where an assessment of the business case and other impacts does not support proceeding with an amalgamation.

The mandatory requirements pertaining to the certificate of intent to amalgamate include publication of the certificate in the *Canada Gazette*, delivery of the certificate to the port authorities proposed for amalgamation, and publication of a notice of the certificate that provides interested persons with a thirty-day period within which to make written representations to the Minister of Transport in at least one major newspaper. The intent of these requirements is to provide a minimum mandatory consultation component to an anticipated larger consultation strategy most likely collaboratively developed by the federal government and the port authorities being proposed for amalgamation and tailored to the users and stakeholders (including employees and labour representatives) potentially impacted by the proposed amalgamation. Obligations with respect to aboriginal consultations would also be considered. A certificate of amalgamation could not be issued before the minimum mandatory consultation period has transpired.

The mandatory requirements pertaining to a certificate of amalgamation include publication in the *Canada Gazette* of the certificate along with the letters patent of the amalgamated port authority, with the amalgamation taking effect on a day specified in the certificate.

The mandatory requirements pertaining to a certificate of revocation of intent to amalgamate include publication of the certificate in the *Canada Gazette*, delivery of the certificate to the port authorities that were specified in the certificate of intent to amalgamate and publication of a notice of the certificate in at least one major newspaper.

(2) Personal information

To assist in the assessment of any labour implications of a potential amalgamation, disclosure of personal information about employees would be permitted amongst the amalgamating CPAs.

(3) Continuity implications of the amalgamation

A series of provisions have been set out, the combined effect of which is to make express that the property, rights, interests and obligations of the amalgamating CPAs are continued in respect of the amalgamated CPA.

Alternatives

The amendments to the *Port Authorities Management Regulations* are necessary for providing the mechanics that would facilitate the amalgamation of CPAs. There is no alternative to regulatory action to achieve this goal.

Voici le contenu des modifications :

1) Ordonner la fusion entre APC au moyen de certificats

Le gouverneur en conseil aurait le pouvoir discrétionnaire de délivrer un certificat d'intention de fusion ordonnant à plusieurs administrations portuaires de fusionner en une seule et même administration portuaire. Par la suite, le gouverneur en conseil compléterait le processus en les fusionnant par la délivrance d'un certificat de fusion ou arrêterait le processus en révoquant le certificat d'intention de fusion par la délivrance d'un certificat de renonciation à la fusion. La révocation serait envisagée dans le cas où l'évaluation d'une analyse de rentabilisation et des autres impacts n'appuierait pas une fusion.

Les exigences obligatoires ayant trait au certificat d'intention de fusion prévoient la publication du certificat dans la *Gazette du Canada*, l'envoi du certificat aux administrations portuaires que le gouverneur en conseil se propose de fusionner, et la publication d'un avis du certificat dans au moins un journal à grand tirage, en accordant aux intéressés une période de trente jours pour présenter des commentaires par écrit au ministre des Transports. Ces exigences ont pour but de fournir au moins un élément de consultation obligatoire en vue d'une stratégie plus élaborée de consultation que concevraient fort probablement ensemble le gouvernement fédéral et les administrations portuaires qu'on propose de fusionner. La stratégie serait notamment adaptée pour les utilisateurs et les intervenants (y compris les employés et les représentants syndicaux) qui pourraient être touchés par le projet de fusion. Il faudrait également tenir compte des obligations de consultations des Autochtones. Un certificat de fusion ne pourrait être délivré avant que la période minimale de consultations obligatoires soit expirée.

Les exigences obligatoires relatives au certificat de fusion prévoient la publication de celui-ci dans la *Gazette du Canada*. Le certificat de fusion contient les lettres patentes de l'administration portuaire issue de la fusion et indique la date à laquelle la fusion prendrait effet.

Les exigences obligatoires relatives à un certificat de renonciation à la fusion prévoient la publication du certificat dans la *Gazette du Canada*, l'envoi du certificat aux administrations portuaires visées par le certificat d'intention de fusion et la publication d'un avis du certificat dans au moins un journal à grand tirage.

2) Renseignements personnels

Pour aider à l'évaluation de toute implication en matière de travail à la suite d'une éventuelle fusion, la communication des renseignements personnels concernant des employés sera permise au sein des APC qui se fusionnent.

3) Impact de la fusion sur la continuité

Un ensemble de dispositions ont été établies et leur effet combiné est que de façon explicite, les dispositions portant sur les biens, les droits, les intérêts et les obligations des APC fusionnantes continueront de s'appliquer après la fusion.

Solutions envisagées

Les modifications au *Règlement sur la gestion des administrations portuaires* sont nécessaires du fait qu'elles fournissent les rouages qui viendraient permettre et faciliter la fusion des APC. Aucune autre solution que cette mesure réglementaire n'est envisagée pour atteindre cet objectif.

Benefits and costs

New and emerging trends in the economics of marine transportation have generated exploration of corporate management opportunities that could make CPAs more modern, efficient, competitive and able to respond more quickly to emerging global opportunities and growing business volumes (e.g. with the Asia-Pacific region). An integrated port authority created by way of amalgamation may be a possibility for selected CPAs in regional proximity for addressing competitive forces in a manner that maximizes business opportunities. Potential benefits include: (1) better overall port and land-use planning; (2) rationalized and maximized port development opportunities; (3) more strategic financial planning; and (4) unified branding and marketing abroad.

One of the critical elements in pursuing any CPA amalgamation would be a careful consideration of the potential benefits and concerns so as to develop a business case. The specifics of each business case would differ based on the particular CPAs being considered for amalgamation and would include environmental and other considerations. Similarly, any proposed amalgamation would include an assessment of the implications to various stakeholders and seek to identify, mitigate and/or address potential issues.

Strategic Environment Assessment

A preliminary scan of the regulatory amendments has been done in accordance with the criteria of *Transport Canada's Strategic Environmental Assessment Policy Statement – March 2001* with the conclusion being that there are no significant environmental effects associated with these amendments and that a detailed analysis is not necessary.

Consultation

The issue of permitting CPAs to merge (now referred to by the more precise term “amalgamate”) was considered during the statutory review of the CMA's first five years of operation. A guidance document was made available for distribution to interested parties and included a summary on port amalgamation. An extensive list of marine transportation stakeholders was sent correspondence soliciting their participation in the Review. A series of public consultations were then held across Canada that generated over 140 written submissions and 75 presentations from individuals, industry groups, labour organizations, transport companies, other levels of government and other federal departments and agencies. The vast majority of stakeholders supported permitting CPAs to amalgamate and included: the Association of Canadian Port Authorities, shippers (e.g. Canadian Shipowners Association, Montship Inc., Oceanex Inc., Rigel Shipping Canada Inc. and Western Canadian Shippers' Coalition), industry associations (e.g. Canadian Fertilizer Institute, Council of Forest Industries, Forest Products Association of Canada and the Council of Marine Carriers) and some provincial and municipal bodies (e.g. Government of Newfoundland and Labrador, Business Council of British Columbia, City of Richmond, B.C., and Village of Belcarra, B.C.).

In general, stakeholders were receptive to CPAs being permitted to amalgamate with concerns, if any, directed not so much at the concept of amalgamation but at the potential implications (e.g.

Avantages et coûts

Les nouvelles tendances dans l'économie du transport maritime ont donné lieu à l'exploration d'occasions de gestion centrale qui pourraient rendre les APC plus modernes, efficaces et concurrentielles et leur permettre de réagir plus rapidement aux nouvelles possibilités et aux volumes croissants d'activités à l'échelle mondiale (par exemple avec la région de l'Asie-Pacifique). Une administration portuaire intégrée, créée au moyen d'une fusion, pourrait constituer une possibilité pour des APC choisies, dans une proximité régionale, de faire face aux forces concurrentielles de manière à maximiser les occasions d'affaires. Voici certains des avantages potentiels : 1) meilleure utilisation des sols et planification des ports en général; 2) possibilités rationalisées et maximisées d'aménagement des ports; 3) planification financière plus stratégique; et 4) image de marque et marketing unifiés à l'étranger.

Un des éléments critiques de toute fusion entre APC serait l'étude approfondie des avantages potentiels et des préoccupations afin de produire une analyse de rentabilisation. Les éléments particuliers de chaque analyse de rentabilisation différeraient en fonction de chaque APC envisagée pour une fusion et comprendraient, entre autres, des dispositions en matière environnementale. De la même façon, pour toute fusion proposée, il faudrait évaluer l'incidence pour les divers intervenants et chercher à définir, à atténuer et/ou à régler les problèmes potentiels.

Évaluation environnementale stratégique

Une étude préliminaire des modifications a été réalisée conformément aux critères de *l'Énoncé de politique de Transports Canada sur l'évaluation environnementale stratégique – mars 2001*. Il a été conclu que cette modification n'aurait aucun effet important sur l'environnement et qu'une analyse détaillée n'était pas nécessaire.

Consultations

La question à savoir si l'on devait permettre à des APC de se fusionner a été envisagée au cours de l'examen des cinq premières années d'application de la LMC, exigé par la loi. Un document d'orientation, mis à la disposition des parties intéressées, renfermait un sommaire sur la fusion entre des ports. Les intervenants en transport maritime inscrits sur une liste exhaustive ont reçu une lettre les invitant à participer à l'examen. À la suite de consultations publiques organisées partout au Canada, 140 lettres d'observations et 75 exposés ont été reçus de citoyens, de groupes de l'industrie, de syndicats, de compagnies de transport, d'autres ordres de gouvernement et d'autres ministères et organismes du gouvernement fédéral. La vaste majorité d'intervenants étaient en faveur de la permission qui serait accordée aux APC de se fusionner. Parmi ceux-ci on compte l'Association des administrations portuaires canadiennes, des expéditeurs (par exemple l'Association des armateurs canadiens, Montship Inc., Oceanex Inc., Rigel Shipping Canada Inc. et la Western Canadian Shippers' Coalition), des associations industrielles (par exemple l'Institut canadien des Engrais, le Council of Forest Industries, l'Association des produits forestiers du Canada et le Council of Marine Carriers) et certains organismes provinciaux et municipaux (par exemple le gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador, le Business Council of British Columbia, la ville de Richmond (C.-B.) et le village de Belcarra (C.-B.).

En général, les intervenants étaient réceptifs à l'idée que les APC aient la permission de se fusionner. Mais leurs préoccupations, lorsqu'il y en avait, ne concernaient pas tant l'idée des

to users and terminal operators) of an amalgamation of specific CPAs, especially in terms of possible elimination of competitive choices. As noted previously, a consultation strategy would be a critical component in the application of these Regulations to a specific proposal to amalgamate.

Pre-publication Results

The proposed amendments were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on February 17, 2007 for a 30-day comment period. Comments were received from three organizations, each representing a specific segment of port users: owners, operators and agents for ships trading internationally to and from Canadian ports east of the Rocky Mountains; owners, operators and agents for ocean carriers calling at the ports of calls and ocean terminals on the west coast; and a number of national supply chain and logistics companies. Follow-up discussions were conducted with the organizations.

All of the comments emphasized the importance of early, extensive and ongoing consultations that engage a broad spectrum of marine community interests and allow for informed, substantive and meaningful input from stakeholders. Two organizations requested that publication in the *Canada Gazette* not be limited to the Certificate of Amalgamation. In response, the Regulations have been amended so that all certificates are to be published in the *Canada Gazette*. Moreover, in follow-up discussions Transport Canada reaffirmed the importance of a consultation strategy and outlined some of the key components: a series of information sessions and meetings, production of information materials and early development of an interactive website to include information bulletins, regular updates, copies of notices and certificates, meeting announcements and summaries and regularly updated questions and answers. In follow-up correspondence, the organizations were invited to provide suggestions on the type of information pertaining to a proposed amalgamation that stakeholders would find useful. In this regard, the organizations were assured that Transport Canada's consultation strategy would give stakeholders ongoing opportunities to provide input.

Compliance and enforcement

These amendments do not require any new mechanisms pertaining to compliance and enforcement. The amalgamated CPAs would be subject to the existing extensive reporting and rigorous accountability requirements under the CMA and its Regulations, as well as the detailed provisions set out in the letters patent of the amalgamated port authority that would be issued by the Minister of Transport. Certain articles of the letters patent would require the approval of the President of the Treasury Board and the Minister of Finance, and the approval of the Governor in Council.

fusions d'APC particulières que leurs répercussions potentielles, par exemple, pour les utilisateurs et les exploitants de terminaux, surtout en ce qui a trait à l'élimination possible de choix concurrentiels. Comme il a déjà été mentionné, une stratégie de consultations constituerait un élément essentiel de l'application de ce règlement à une proposition particulière de fusion.

Résultats de la publication préalable

Les modifications proposées ont fait l'objet d'une publication préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I du 17 février 2007 donnant aux intéressés 30 jours pour présenter des commentaires. Trois organisations en ont présentés, chacune représentant un groupe particulier d'utilisateurs des ports : les propriétaires, exploitants et agents maritimes qui font du commerce international pour des navires à destination et en provenance des ports canadiens situés à l'est des montagnes Rocheuses; les propriétaires, exploitants et agents maritimes dont les navires font des escales aux ports et terminaux de la côte ouest; et un certain nombre d'entreprises nationales d'approvisionnement et de logistique. Des suivis ont été réalisés avec les organisations.

Tous les commentaires présentés faisaient ressortir l'importance de la tenue de consultations préliminaires, approfondies et permanentes dans le but de susciter largement l'intérêt de l'industrie maritime et de permettre aux intervenants d'apporter une contribution éclairée, importante et utile. Par ailleurs, deux organisations demandaient que la publication dans la *Gazette du Canada* ne soit pas limitée au certificat de fusion. Par conséquent, le Règlement a été modifié de façon à ce que tous les certificats soient publiés dans la *Gazette du Canada*. Qui plus est, lors d'une discussion de suivi, Transports Canada a réaffirmé l'importance d'une stratégie de consultation et a décrit certains des éléments clés : une série de réunions et de séances d'information, la production de documents d'information et le développement, au début du processus, d'un site Web interactif qui comprendrait des bulletins d'information, des mises à jour régulières, des copies d'avis et de certificats, des annonces et des aperçus de réunions ainsi que des questions et réponses mises à jour régulièrement. Lors d'un suivi de correspondance, les organisations ont été invitées à fournir des suggestions sur le type d'information concernant la fusion proposée qui pourrait être utile aux intervenants. À cet égard, les organisations ont reçu l'assurance que la stratégie de consultation de Transports Canada donnera l'occasion aux intervenants de fournir de la rétroaction.

Respect et exécution

Les modifications ne requièrent aucun nouveau mécanisme au titre du respect et de l'exécution. L'APC issue de la fusion serait assujettie aux actuelles exigences d'établissement de rapports exhaustifs et de reddition de compte rigoureuse en vertu de la LMC et de ses règlements, mais aussi aux dispositions détaillées des lettres patentes de l'administration portuaire issue de la fusion qui seraient délivrées par le ministre des Transports. Certains articles des lettres patentes nécessiteraient l'approbation du président du Conseil du Trésor et du ministre des Finances, ainsi que l'approbation du gouverneur en conseil.

Contact

Kimberly Ellard
Senior Policy Advisor
Seaway and Domestic Shipping Policy
Transport Canada
Marine Policy (ACFS)
Place de Ville, Tower C, 25th floor
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: 613-998-0704
Fax: 613-998-1845
Email: ellardk@tc.gc.ca

Personne-ressource

Kimberly Ellard
Conseillère principale en politique
Voie maritime et politique de transport intérieur
Transports Canada
Politique maritime (ACFS)
Place de Ville, tour C, 25^e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : 613-998-0704
Fax : 613-998-1845
Courriel : ellardk@tc.gc.ca

Registration
SOR/2007-104 May 17, 2007

PESTICIDE RESIDUE COMPENSATION ACT

Rules Amending the Assessor's Rules of Procedure (Miscellaneous Program)

P.C. 2007-817 May 17, 2007

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Health, pursuant to section 18^a of the *Pesticide Residue Compensation Act*^b, hereby makes the annexed *Rules Amending the Assessor's Rules of Procedure (Miscellaneous Program)*.

Enregistrement
DORS/2007-104 Le 17 mai 2007

LOI SUR L'INDEMNISATION DU DOMMAGE CAUSÉ PAR DES PESTICIDES

Règles correctives visant les Règles de procédure de l'évaluateur

C.P. 2007-817 Le 17 mai 2007

Sur recommandation du ministre de la Santé et en vertu de l'article 18^a de la *Loi sur l'indemnisation du dommage causé par des pesticides*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend les *Règles correctives visant les Règles de procédure de l'évaluateur*, ci-après.

RULES AMENDING THE ASSESSOR'S RULES OF PROCEDURE (MISCELLANEOUS PROGRAM)

AMENDMENTS

1. The definition "Minister" in subsection 1(1) of the *Assessor's Rules of Procedure*¹ is repealed.

2. Sections 4 and 5 of the French version of the Rules are replaced by the following:

Vice de forme

4. L'évaluateur peut faire abstraction de tout vice de forme.

Admission
d'office

5. L'évaluateur peut prendre connaissance d'office de toute question et recevoir et accepter les éléments de preuve et autres renseignements qu'il juge utiles dans la résolution des questions à examiner.

3. (1) Paragraph 8(1)(a) of the French version of the Rules is replaced by the following:

a) de lui fournir ou de mettre à sa disposition pour examen tout document qui est en sa possession ou auquel elle a accès et qu'elle entend utiliser comme preuve à l'audience;

(2) Subsection 8(2) of the French version of the Rules is replaced by the following:

Délais

(2) La demande de production de documents est faite au moins vingt et un jours avant la date fixée pour l'audition de l'appel et les documents sont fournis à la partie ou mis à sa disposition pour examen dans les dix jours suivant la demande.

(3) Subsection 8(5) of the Rules is replaced by the following:

Order to
provide or
make available

(5) If the party to whom the notice is given fails to comply with the notice, the party giving the notice may apply to the Assessor for an order directing the party to whom notice was given to

RÈGLES CORRECTIVES VISANT LES RÈGLES DE PROCÉDURE DE L'ÉVALUATEUR

MODIFICATIONS

1. La définition de « ministre », au paragraphe 1(1) des *Règles de procédure de l'évaluateur*¹, est abrogée.

2. Les articles 4 et 5 de la version française des mêmes règles sont remplacés par ce qui suit :

4. L'évaluateur peut faire abstraction de tout vice de forme.

Vice de forme

5. L'évaluateur peut prendre connaissance d'office de toute question et recevoir et accepter les éléments de preuve et autres renseignements qu'il juge utiles dans la résolution des questions à examiner.

Admission
d'office

3. (1) L'alinéa 8(1)a) de la version française des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

a) de lui fournir ou de mettre à sa disposition pour examen tout document qui est en sa possession ou auquel elle a accès et qu'elle entend utiliser comme preuve à l'audience;

(2) Le paragraphe 8(2) de la version française des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

Délais

(2) La demande de production de documents est faite au moins vingt et un jours avant la date fixée pour l'audition de l'appel et les documents sont fournis à la partie ou mis à sa disposition pour examen dans les dix jours suivant la demande.

(3) Le paragraphe 8(5) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

(5) Si la demande de production de documents reste sans réponse, son auteur peut demander à l'évaluateur une ordonnance enjoignant à la partie en défaut de s'exécuter.

Ordonnance de
fournir les
documents ou
de les rendre
accessibles

^a S.C. 1990, c. 8, s. 62

^b S.C. 2001, c. 4, s. 113

¹ SOR/2003-293

^a L.C. 1990, ch. 8, art. 62

^b L.C. 2001, ch. 4, art. 113

¹ DORS/2003-293

provide the requested documents or make them available for inspection.

4. Section 12 of the Rules is replaced by the following:

Correspondence sent by the Registrar or Assessor

12. All correspondence sent by the Registrar or Assessor may be sent by facsimile as long as the original is sent by mail without delay.

5. (1) The portion of subsection 17(1) of the Rules before paragraph (a) is replaced by the following:

Minister's documents to be sent to other parties

17. (1) On receipt of the documents required by section 16, the Registrar must, without delay,

(2) Subsection 17(2) of the Rules is replaced by the following:

Information or representations received from other parties to be sent to Minister

(2) On receipt of any additional information or representations from the other parties, the Registrar must forward a copy of the information or representations to the Minister without delay.

COMING INTO FORCE

6. These Rules come into force on the day on which they are registered.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Rules.)

Description

The *Pesticide Residue Compensation Act* provides compensation to farmers who have used a pesticide in accordance with the *Pest Control Products Act*, but whose produce cannot be sold due to pesticide residues exceeding the maximum residue limits currently established under the *Food and Drugs Act*. Persons dissatisfied with a decision on an application made under the *Pesticide Residue Compensation Act* may appeal to an Assessor appointed under the authority of that Act. The *Health of Animals Act* and the *Plant Protection Act*, which authorize the awarding of compensation for certain categories of losses incurred as a result of the application and enforcement of those statutes, also make use of the appeal procedures under the *Pesticide Residue Compensation Act*.

The Assessor's Rules of Procedure were enacted under the *Pesticide Residue Compensation Act* in January 1987 and establish the procedure to be followed for the bringing and conduct of appeals regarding the compensation decisions made under the above-mentioned acts. The Rules were amended in 2003 to address concerns raised by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations (SJCSR). Subsequently, additional concerns were raised by the SJCSR following the amendments.

4. L'article 12 des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

Correspondance du greffier et de l'évaluateur

12. Le greffier et l'évaluateur peuvent transmettre leur correspondance par télécopieur, pourvu qu'ils fassent parvenir les originaux par courrier sans délai.

5. (1) Le passage du paragraphe 17(1) des mêmes règles précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

17. (1) Sur réception des documents visés à l'article 16, le greffier, sans délai :

Transmission aux autres parties des documents fournis par le ministre

(2) Le paragraphe 17(2) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

(2) Sur réception de renseignements ou d'observations supplémentaires des autres parties, le greffier envoie une copie au ministre, sans délai.

Transmission au ministre des renseignements ou observations fournis par les autres parties

ENTRÉE EN VIGUEUR

6. Les présentes règles entrent en vigueur à la date de leur enregistrement.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie des Règles.)

Description

La Loi sur l'indemnisation du dommage causé par des pesticides prévoit le versement d'indemnités aux agriculteurs qui ont utilisé un pesticide conformément à la Loi sur les produits antiparasitaires, mais qui, par suite de la présence de résidus de pesticide excédant les limites maximales prévues par la Loi sur les aliments et drogues, ne peuvent pas vendre leurs produits sans que cela constitue une infraction. Les personnes insatisfaites d'une décision rendue à la suite d'une demande présentée aux termes de la Loi sur l'indemnisation du dommage causé par des pesticides peuvent interjeter appel devant un évaluateur nommé en vertu de l'autorité conférée par cette loi. La Loi sur la santé des animaux et la Loi sur la protection des végétaux, lesquelles autorisent l'octroi d'une indemnité pour certaines catégories de pertes engendrées par leur application et leur exécution, font également usage des procédures d'appel prévues sous le régime de la Loi sur l'indemnisation du dommage causé par des pesticides.

Les Règles de procédure de l'évaluateur (Règles), édictées sous le régime de la Loi sur l'indemnisation du dommage causé par des pesticides en janvier 1987, établissent la procédure à suivre pour l'introduction et la conduite des appels relatives aux décisions en matière d'indemnisation rendues en vertu des lois susmentionnées. Les Règles ont été modifiées en 2003 afin de résoudre des questions soulevées par le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation. À la suite des modifications,

These *Rules Amending the Assessor's Rules of Procedure (Miscellaneous Program)* address discrepancies between English and French versions, misspellings, ambiguities and redundant provisions. For example, section 12 and subsections 17(1) and 17(2), which concern the sending of documents, was modified to add the words "without delay" to ensure consistency with other similar provisions in the Rules. The amendment will have no impact on policy.

The purpose of the Miscellaneous Amendments Regulations Program is to streamline the regulatory process as well as to reduce costs. This amendment to the *Assessor's Rules of Procedure* does not impose new restrictions or burdens on individuals or industry.

Contact

Francine Brunet
Alternative Strategies and Regulatory Affairs Division
Pest Management Regulatory Agency
Health Canada
2720 Riverside Drive
Address Locator 6607D1
Ottawa, Ontario
K1A 0K9
Telephone: 613-736-3678
Fax: 613-736-3659
Email: pmra_regulatory_affairs-affaires_reglementaires_arla@hc-sc.gc.ca

d'autres questions ont été abordées par ce comité. Ces *Règles correctives visant les Règles de procédure de l'évaluateur* permettent de résoudre notamment les écarts entre les versions anglaise et française, les fautes d'orthographe ainsi que les dispositions ambiguës et redondantes. Par exemple, l'article 12 et les paragraphes 17(1) et 17(2), qui traitent de l'envoi des documents, ont été modifiés pour y ajouter l'expression « sans délai » à des fins d'uniformité avec d'autres dispositions semblables dans les Règles. Ces modifications n'auront aucune conséquence sur les politiques.

L'objet du Programme de règlement correctif est de simplifier le processus réglementaire et de réduire les coûts. Ces modifications aux Règles n'imposent aucune nouvelle restriction ou fardeau aux individus ou à l'industrie.

Personne-ressource

Francine Brunet
Division des nouvelles stratégies et des affaires réglementaires
Agence de réglementation de la lutte antiparasitaire
Santé Canada
Indice de l'adresse 6607D1
2720, promenade Riverside
Ottawa (Ontario)
K1A 0K9
Téléphone : 613-736-3678
Télécopieur : 613-736-3659
Courriel : pmra_regulatory_affairs-affaires_reglementaires_arla@hc-sc.gc.ca

Registration
SOR/2007-105 May 17, 2007

UNITED NATIONS ACT

Regulations Amending the Regulations Implementing the United Nations Resolution on Iran

P.C. 2007-826 May 17, 2007

Whereas the Security Council of the United Nations, acting under Article 41 of the Charter of the United Nations, adopted Resolution 1747 (2007) on March 24, 2007;

And whereas it appears to the Governor in Council to be necessary to make regulations for enabling the measures set out in that Resolution to be effectively applied;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Foreign Affairs, pursuant to section 2 of the *United Nations Act*, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Regulations Implementing the United Nations Resolution on Iran*.

REGULATIONS AMENDING THE REGULATIONS IMPLEMENTING THE UNITED NATIONS RESOLUTION ON IRAN

AMENDMENTS

1. The title of the *Regulations Implementing the United Nations Resolution on Iran*¹ is replaced by the following:

REGULATIONS IMPLEMENTING THE UNITED NATIONS RESOLUTIONS ON IRAN

2. (1) The definition “Security Council Resolution” in section 1 of the Regulations is repealed.

(2) Section 1 of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

“arms and related material” means any type of weapon, ammunition, military vehicle or military or paramilitary equipment, and includes their spare parts. (*armes et matériel connexe*)

“Security Council Resolution 1737” means Resolution 1737 (2006) of December 23, 2006 adopted by the Security Council of the United Nations. (*résolution 1737 du Conseil de sécurité*)

“Security Council Resolution 1747” means Resolution 1747 (2007) of March 24, 2007 adopted by the Security Council of the United Nations. (*résolution 1747 du Conseil de sécurité*)

“Security Council Resolutions” means Security Council Resolution 1737 and Security Council Resolution 1747. (*résolutions du Conseil de sécurité*)

3. Sections 7 and 8 of the Regulations are replaced by the following:

7. No person in Canada and no Canadian outside Canada shall knowingly procure arms and related material or any of the items

¹ SOR/2007-44

Enregistrement
DORS/2007-105 Le 17 mai 2007

LOI SUR LES NATIONS UNIES

Règlement modifiant le Règlement d'application de la résolution des Nations Unies sur l'Iran

C.P. 2007-826 Le 17 mai 2007

Attendu que le Conseil de sécurité des Nations Unies a adopté, en vertu de l'Article 41 de la Charte des Nations Unies, la résolution 1747 (2007) le 24 mars 2007;

Attendu qu'il semble utile à la gouverneure en conseil de prendre un règlement pour l'application des mesures énoncées dans cette résolution,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Affaires étrangères et en vertu de l'article 2 de la *Loi sur les Nations Unies*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement d'application de la résolution des Nations Unies sur l'Iran*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT D'APPLICATION DE LA RÉOLUTION DES NATIONS UNIES SUR L'IRAN

MODIFICATIONS

1. Le titre du *Règlement d'application de la résolution des Nations Unies sur l'Iran*¹ est remplacé par ce qui suit :

RÈGLEMENT D'APPLICATION DES RÉOLUTIONS DES NATIONS UNIES SUR L'IRAN

2. (1) La définition de « résolution du Conseil de sécurité », à l'article 1 du même règlement, est abrogée.

(2) L'article 1 du même règlement est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

« armes et matériel connexe » Tout type d'armes, de munitions, de véhicules militaires ou de matériel militaire ou paramilitaire, y compris leurs pièces de rechange. (*arms and related material*)

« résolution 1737 du Conseil de sécurité » La résolution 1737 (2006) du 23 décembre 2006, adoptée par le Conseil de sécurité des Nations Unies. (*Security Council Resolution 1737*)

« résolution 1747 du Conseil de sécurité » La résolution 1747 (2007) du 24 mars 2007, adoptée par le Conseil de sécurité des Nations Unies. (*Security Council Resolution 1747*)

« résolutions du Conseil de sécurité » La résolution 1737 du Conseil de sécurité et la résolution 1747 du Conseil de sécurité. (*Security Council Resolutions*)

3. Les articles 7 et 8 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

7. Il est interdit à toute personne au Canada et à tout Canadien à l'étranger de sciemment acquérir des armes et du matériel

¹ DORS/2007-44

that appear in Security Council of the United Nations document S/2006/814 or S/2006/815, wherever situated, from any person in Iran or any other person acting on behalf of, at the direction of, or for the benefit of, Iran.

8. No owner or master of a Canadian ship, within the meaning of section 2 of the *Canada Shipping Act*, and no operator of an aircraft registered in Canada shall knowingly carry, cause to be carried or permit to be carried arms and related material or any of the items that appear in Security Council of the United Nations document S/2006/814 or S/2006/815, wherever situated, destined for any person in Canada and procured from any person in Iran or any other person acting on behalf of, at the direction of, or for the benefit of, Iran.

4. The Regulations are amended by replacing the expression “the Security Council Resolution” with the expression “Security Council Resolution 1737” wherever it occurs in the following provisions:

- (a) the definition “Committee of the Security Council” in section 1;
- (b) paragraphs (a), (b) and (c) of the definition “designated person” in section 1;
- (c) paragraph 3(d);
- (d) sections 13 and 14.

5. The Regulations are amended by replacing the expression “Security Council Resolution” with the expression “Security Council Resolutions” wherever it occurs in the following provisions, with any grammatical modifications that the circumstances require:

- (a) the portion of subsection 17(2) before paragraph (a);
- (b) subsection 18(2); and
- (c) paragraphs 21(a) and (b).

APPLICATION PRIOR TO PUBLICATION

6. For the purpose of paragraph 11(2)(a) of the *Statutory Instruments Act*, these Regulations apply according to their terms before they are published in the *Canada Gazette*.

COMING INTO FORCE

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

On March 24, 2007, the Security Council, acting under Chapter VII of the Charter of the United Nations, adopted Resolution 1747 (2007) in response to the proliferation risks presented by the Iranian nuclear program in light of Iran’s continuing failure to meet the requirements of the International Atomic Energy Agency Board of Governors and to comply with the provisions of Security Council resolutions 1696 (2006) and 1737 (2006), which required Iran to suspend all uranium enrichment-related and reprocessing activities.

connexe ou tout élément énuméré dans les documents du Conseil de sécurité des Nations Unies S/2006/814 et S/2006/815, quel que soit le lieu où il se trouve, de toute personne en Iran ou de toute personne agissant pour le compte, sur les instructions ou pour le profit de ce pays.

8. Il est interdit au propriétaire ou au capitaine d’un navire canadien au sens de l’article 2 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* et à l’exploitant d’un aéronef immatriculé au Canada de sciemment transporter, faire transporter ou permettre que soient transportés des armes et du matériel connexe ou tout élément énuméré dans les documents du Conseil de sécurité des Nations Unies S/2006/814 et S/2006/815, quel que soit le lieu où il se trouve, qui est destiné à toute personne au Canada et qui a été acquis de toute personne en Iran ou de toute personne agissant pour le compte, sur les instructions ou pour le profit de ce pays.

4. Dans les passages ci-après du même règlement, « résolution du Conseil de sécurité » est remplacé par « résolution 1737 du Conseil de sécurité » :

- a) la définition de « Comité du Conseil de sécurité », à l’article 1;
- b) les alinéas a), b) et c) de la définition de « personne désignée », à l’article 1;
- c) l’alinéa 3d);
- d) les articles 13 et 14.

5. Dans les passages ci-après du même règlement, « résolution du Conseil de sécurité » est remplacé par « résolutions du Conseil de sécurité », avec les adaptations grammaticales nécessaires :

- a) le passage du paragraphe 17(2) précédant l’alinéa a);
- b) le paragraphe 18(2);
- c) les alinéas 21a) et b).

ANTÉRIORITÉ DE LA PRISE D’EFFET

6. Pour l’application de l’alinéa 11(2)a) de la *Loi sur les textes réglementaires*, le présent règlement prend effet avant sa publication dans la *Gazette du Canada*.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

RÉSUMÉ DE L’ÉTUDE D’IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Description

Le 24 mars 2007, le Conseil de sécurité des Nations Unies, agissant en vertu du Chapitre VII de la Charte des Nations Unies, a adopté la résolution 1747 (2007) en réponse aux risques de prolifération que présente le programme nucléaire iranien en raison du fait que l’Iran continue à ne pas se conformer aux exigences du Conseil des gouverneurs de l’Agence internationale de l’énergie atomique ni aux dispositions des résolutions 1696 (2006) et 1737 (2006) du Conseil de sécurité qui exigent que l’Iran suspende toutes ses activités liées à l’enrichissement d’uranium et au retraitement.

The Security Council decided that all states shall impose an embargo on the import from Iran of arms and related material. The Security Council also designated additional individuals and entities subject to the assets freeze and the travel notifications already imposed by Resolution 1737 (2006).

As a member of the United Nations, Canada is legally obliged, pursuant to the Charter of the United Nations, to implement the decisions of the Security Council in domestic law. The embargo on imports is implemented by the *Regulations Amending the Regulations Implementing the United Nations Resolution on Iran*, made under section 2 of the *United Nations Act*. The application of the assets freeze and travel notifications to the additional designated individuals and entities was already captured by the *Regulations Implementing the United Nations Resolution on Iran* (SOR/2007-44).

These Regulations came into force upon their registration, and were tabled forthwith before Parliament as is required under the *United Nations Act*.

Resolution 1747 (2007) and information concerning the work of the United Nations Security Council 1737 Sanctions Committee, including listings, are available at: <http://www.un.org/Docs/sc/committees/INTRO.htm>.

Alternatives

The *United Nations Act* constitutes the appropriate legislative authority to implement these measures.

Benefits and costs

These Regulations are necessary in order for Canada to fulfill its international legal obligations arising from Resolution 1747 (2007) of the United Nations Security Council. Implementation of this resolution by UN member states will help prevent Iran from acquiring or developing nuclear weapons and contribute to international peace and security.

Impacts on international competitiveness should be limited insofar as the sanctions must be implemented by all UN member states. These additional sanctions are limited and targeted to arms and related material.

Consultation

Foreign Affairs and International Trade Canada developed these Regulations together with the Department of Justice, the Canada Border Services Agency, the Department of Finance, the Canadian Nuclear Safety Commission and the Royal Canadian Mounted Police.

Compliance and enforcement

Compliance is ensured by the Royal Canadian Mounted Police and the Canada Border Services Agency. Any person who contravenes provisions of the Regulations is liable, upon conviction, to the punishments set out in section 3 of the *United Nations Act*.

Le Conseil de sécurité a décidé que tous les États devront imposer un embargo sur l'importation d'armes et de matériel connexe en provenance de l'Iran. Le Conseil de sécurité a aussi fait des désignations additionnelles de personnes et d'entités visées par le gel des avoirs et les notifications d'entrée et de passage sur le territoire qui étaient déjà imposés par la résolution 1737 (2006).

En tant que membre des Nations Unies, le Canada est tenu juridiquement, par la Charte des Nations Unies, de mettre en œuvre en droit canadien les décisions du Conseil de sécurité. L'embargo sur les importations est mis en œuvre par le *Règlement modifiant le Règlement d'application de la résolution des Nations Unies sur l'Iran*, pris en vertu de l'article 2 de la *Loi sur les Nations Unies*. L'application du gel des avoirs et des notifications d'entrée et de passage sur le territoire aux personnes et entités nouvellement désignées était déjà prévue au *Règlement d'application de la résolution des Nations Unies sur l'Iran* (DORS/2007-44).

Le présent règlement est entré en vigueur à la date de son enregistrement et a été déposé immédiatement au Parlement conformément aux dispositions de la *Loi sur les Nations Unies*.

La résolution 1747 (2007), ainsi que de plus amples informations sur les travaux du Comité des sanctions 1737 du Conseil de sécurité, y compris les inscriptions, sont disponibles au : <http://www.un.org/french/docs/sc/sanctions.htm>.

Solutions envisagées

Le recours à la *Loi sur les Nations Unies* constitue le moyen adéquat pour la mise en œuvre de ces mesures.

Avantages et coûts

Le règlement est nécessaire pour que le Canada remplisse ses obligations juridiques internationales découlant de la résolution 1747 (2007) du Conseil de sécurité. La mise en œuvre de cette résolution par les États membres des Nations Unies aidera à empêcher l'Iran d'acquiescer ou de développer des armes nucléaires et contribuera à la paix et à la sécurité internationales.

Les impacts sur la compétitivité internationale devraient être limités étant donné que les sanctions doivent être mises en œuvre par tous les États membres des Nations Unies. Ces sanctions supplémentaires sont ciblées et se limitent aux armes et matériel connexe.

Consultations

Affaires étrangères et Commerce international Canada a développé le présent règlement avec le ministère de la Justice, l'Agence des services frontaliers du Canada, le ministère des Finances, la Commission canadienne de sûreté nucléaire et la Gendarmerie royale du Canada.

Respect et exécution

La Gendarmerie royale du Canada et l'Agence des services frontaliers du Canada sont chargées de l'application du Règlement. Toute personne qui contrevient aux dispositions du Règlement est passible, si elle est reconnue coupable, des sanctions pénales prévues à l'article 3 de la *Loi sur les Nations Unies*.

Contacts

Marc-Antoine Dumas
Legal Officer
United Nations, Human Rights and Economic Law Division
(JLH)
Department of Foreign Affairs and International Trade
125 Sussex Drive
Ottawa, Ontario
K1A 0G2
Telephone: 613-995-1108
Fax: 613-992-2467
Email: marc-antoine.dumas@international.gc.ca

John F.G. Hannaford
Director
United Nations, Human Rights and Economic Law Division
(JLH)
Department of Foreign Affairs and International Trade
125 Sussex Drive
Ottawa, Ontario
K1A 0G2
Telephone: 613-992-6296
Fax: 613-992-2467
Email: John.Hannaford@international.gc.ca

Personnes-ressources

Marc-Antoine Dumas
Agent juridique
Direction du droit onusien, des droits de la personne et du droit
économique (JLH)
Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international
125, promenade Sussex
Ottawa (Ontario)
K1A 0G2
Téléphone : 613-995-1108
Télécopieur : 613-992-2467
Courriel : marc-antoine.dumas@international.gc.ca

John F.G. Hannaford
Directeur
Direction du droit onusien, des droits de la personne et du droit
économique (JLH)
Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international
125, promenade Sussex
Ottawa (Ontario)
K1A 0G2
Téléphone : 613-992-6296
Télécopieur : 613-992-2467
Courriel : John.Hannaford@international.gc.ca

Registration
SOR/2007-106 May 18, 2007

PUBLIC SERVICE SUPERANNUATION ACT
FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

Regulations Amending the Public Service Superannuation Regulations

T.B. 833591 May 17, 2007

The Treasury Board, on the recommendation of the President of the Treasury Board, pursuant to paragraphs 42(1)(d)^a and (xx) and 42.1(1)(m) to (s)^b and subsection 42.1(2)^c of the *Public Service Superannuation Act* and paragraph 7(2)(a) of the *Financial Administration Act*, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Public Service Superannuation Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE PUBLIC SERVICE SUPERANNUATION REGULATIONS

AMENDMENTS

1. Section 53 of the *Public Service Superannuation Regulations*¹ is replaced by the following:

53. The following are designated as operational service for the purposes of the definition “operational service” in section 24.1 of the Act and of sections 54, 57 and 58:

(a) any service by a person who is employed by the Correctional Service of Canada and whose principal place of work is other than

- (i) the national headquarters or a regional headquarters of the Correctional Service of Canada,
- (ii) the offices of the Commissioner of the Correctional Service of Canada, or
- (iii) a Regional Staff College of the Correctional Service of Canada or any other institution that provides training to Correctional Service of Canada employees similar to that provided by a Regional Staff College;

(b) any period of temporary absence of less than six months during which the person is employed in the public service other than in the Correctional Service of Canada, at the end of which the person returns to the service referred to in paragraph (a); and

(c) any period of temporary absence of two years or less during which the person is not employed in the service referred to in paragraph (a) but remains employed by the Correctional Service of Canada.

2. Section 54 of the Regulations is replaced by the following:

54. (1) A person is deemed to be employed in operational service while employed by the Correctional Service of Canada if the person

Enregistrement
DORS/2007-106 Le 18 mai 2007

LOI SUR LA PENSION DE LA FONCTION PUBLIQUE
LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

Règlement modifiant le Règlement sur la pension de la fonction publique

C.T. 833591 Le 17 mai 2007

Sur recommandation de son président et en vertu des alinéas 42(1)d)^a et xx) et 42.1(1)m) à s)^b et du paragraphe 42.1(2)^c de la *Loi sur la pension de la fonction publique* et de l’alinéa 7(2)a) de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, le Conseil du Trésor prend le *Règlement modifiant le Règlement sur la pension de la fonction publique*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA PENSION DE LA FONCTION PUBLIQUE

MODIFICATIONS

1. L’article 53 du *Règlement sur la pension de la fonction publique*¹ est remplacé par ce qui suit :

53. Pour l’application de la définition de « service opérationnel » à l’article 24.1 de la Loi et des articles 54, 57 et 58, sont désignés comme service opérationnel :

a) le service effectué par la personne qui travaille pour le Service correctionnel du Canada et dont le principal lieu de travail n’est pas :

- (i) l’administration centrale ou une administration régionale du Service correctionnel du Canada,
- (ii) les bureaux du commissaire du Service correctionnel du Canada,
- (iii) un collège régional du personnel du Service correctionnel du Canada ou tout autre établissement offrant aux employés de ce service une formation analogue à celle qu’offre un collège régional;

b) toute période d’absence temporaire de moins de six mois durant laquelle la personne travaille dans la fonction publique ailleurs qu’au Service correctionnel du Canada, et à la fin de laquelle elle recommence à effectuer le service visé à l’alinéa a);

c) toute période d’absence temporaire d’au plus deux ans durant laquelle la personne n’effectue pas le service visé à l’alinéa a) mais continue à travailler pour le Service correctionnel du Canada.

2. L’article 54 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

54. (1) La personne qui remplit les conditions ci-après est réputée être affectée au service opérationnel tant qu’elle travaille pour le Service correctionnel du Canada :

^a S.C. 2003, c. 22, subpar. 225(z.19)(xxxiii)

^b S.C. 1999, c. 34, s. 92(2)

^c S.C. 1992, c. 46, s. 22

¹ C.R.C., c. 1358; SOR/93-450

^a L.C. 2003, ch. 22, sous-al. 225z.19)(xxxiii)

^b L.C. 1999, ch. 34, par. 92(2)

^c L.C. 1992, ch. 46, art. 22

¹ C.R.C., ch. 1358; DORS/93-450

(a) was less than 35 years of age when the person first became employed in operational service on the condition that, if at that time the person was at least 30 years of age, the person had less than five years of pensionable service that is not operational service;

(b) was employed in operational service that is pensionable service for one or more periods totalling at least 10 years;

(c) has ceased to be employed in operational service; and

(d) has made an election to be so deemed before the 90th day after the later of

(i) the day on which the person ceases to be employed in operational service, and

(ii) the day on which a notice is sent to the person from the deputy head confirming the date on which the person ceased to be employed in operational service.

(2) Any period referred to in paragraph 53(b), and any portion of a period referred to in paragraph 53(c) that is in excess of six months, is not counted as operational service under paragraph (1)(b).

(3) The election takes effect on the day following the day on which the person ceases to be employed in operational service.

(4) The election is irrevocable and remains in effect until the day before the day on which the person again becomes employed in operational service or until the day on which the person ceases to be employed by the Correctional Service of Canada.

3. Subsection 55(1) of the Regulations is replaced by the following:

55. (1) Subject to subsection (2), the amount required to be contributed under subsection 24.4(1) of the Act is 0.62 per cent of the person's salary.

(1.1) The persons to whom subsection 24.4(1) of the Act does not apply are those who do not meet the conditions set out in subsection 54(1).

4. Section 55 of the Regulations is replaced by the following:

55. (1) Subject to subsection (3), the amount required to be contributed under subsection 24.4(1) of the Act is 0.62 per cent of the person's salary.

(2) The persons to whom subsection 24.4(1) of the Act does not apply are those who do not meet the conditions set out in subsection 54(1).

(3) The contribution that a person on leave without pay who does meet those conditions shall pay, in addition to any amount payable under section 7, is the following:

(a) in respect of the first three months of the leave, the amount referred to in subsection (1) that the person would have had to pay if the person had not been on leave; and

(b) in respect of the remainder of the leave, if the person has not made an election under subsection 5.3(1) of the Act,

(i) where the person is on leave without pay as referred to in subsection 7(2) or (3), the amount referred to in paragraph (a), and

(ii) in any other case, an amount equal to double that amount.

5. Section 56 of the Regulations is repealed.

6. Section 57 of the Regulations is replaced by the following:

a) elle était âgée de moins de trente-cinq ans lorsqu'elle a été affectée au service opérationnel pour la première fois et, si elle était alors âgée de trente ans ou plus, comptait à son crédit moins de cinq années de service ouvrant droit à pension qui ne constituaient pas du service opérationnel;

b) elle a effectué du service opérationnel qui constitue du service ouvrant droit à pension durant une ou plusieurs périodes totalisant au moins dix ans;

c) elle a cessé d'y être affectée;

d) elle fait le choix d'être réputée y être affectée avant le dernier en date des jours suivants :

(i) le 90^e jour suivant la cessation de son affectation,

(ii) le 90^e jour suivant celui où lui est envoyé l'avis du sous-ministre confirmant la date de la cessation de son affectation.

(2) Dans le calcul du service opérationnel visé à l'alinéa (1)b), il n'est tenu compte ni de la période visée à l'alinéa 53b) ni de la fraction de la période visée à l'alinéa 53c) qui excède six mois.

(3) Le choix vaut à compter du lendemain du jour où la personne cesse d'être affectée au service opérationnel.

(4) Il est irrévocable; toutefois, il n'est effectif que jusqu'à la veille du jour où la personne est de nouveau affectée au service opérationnel ou jusqu'au jour où elle cesse de travailler pour le Service correctionnel du Canada.

3. Le paragraphe 55(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

55. (1) Sous réserve du paragraphe (2), la contribution que la personne visée au paragraphe 24.4(1) de la Loi est tenue de payer correspond à 0,62 % de son traitement.

(1.1) Les personnes auxquelles le paragraphe 24.4(1) de la Loi ne s'applique pas sont celles qui ne remplissent pas les conditions visées au paragraphe 54(1).

4. L'article 55 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

55. (1) Sous réserve du paragraphe (3), la contribution que la personne visée au paragraphe 24.4(1) de la Loi est tenue de payer correspond à 0,62 % de son traitement.

(2) Les personnes auxquelles le paragraphe 24.4(1) de la Loi ne s'applique pas sont celles qui ne remplissent pas les conditions visées au paragraphe 54(1).

(3) La contribution qu'est tenue de payer, en sus de toute somme à verser aux termes de l'article 7, la personne qui remplit ces conditions et qui est en congé non payé est la suivante :

a) pour les trois premiers mois de la période de congé, la contribution qu'elle aurait dû payer aux termes du paragraphe (1) si elle n'avait pas été en congé;

b) pour le reliquat de la période de congé, si elle n'a pas effectué le choix visé au paragraphe 5.3(1) de la Loi :

(i) s'il s'agit d'un congé visé au paragraphe 7(2) ou (3), la contribution visée à l'alinéa a),

(ii) dans tout autre cas, le double de cette contribution.

5. L'article 56 du même règlement est abrogé.

6. L'article 57 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

57. (1) In this section and in section 58, “actual operational service” means the service and the periods of absence designated as operational service under section 53 and “deemed operational service” means any period during which a person is deemed to be employed in operational service under section 54.

(2) Actual and deemed operational service that occurred on or after March 18, 1994 and in respect of which a person has made an election under subparagraph 6(1)(b)(iii) of the Act is pensionable service to the credit of the person, for the purposes of sections 24.2 and 24.3 of the Act, only if the person further elects, while employed in operational service, to contribute an additional amount determined in accordance with subsection (3), together with interest within the meaning of subsection 7(2) of the Act.

(3) The additional amount shall be equal to the amount that the person would have been required to contribute in respect of that service under section 55 as it read at the time the service occurred, based on the salary authorized to be paid to the person

(a) on the day on which the person most recently became employed in actual operational service, if the person makes the election within one year after that day; or

(b) in any other case, on the day on which the person makes the election.

(4) The additional amount and the interest shall be paid, at the person’s option,

(a) in a lump sum, at the time the election is made; or

(b) by deduction from the person’s salary or from any benefits payable to the person under the Act, in approximately equal instalments.

7. Section 58 of the Regulations is replaced by the following:

58. (1) In this section “actual operational service” means the service and the periods of absence designated as operational service under section 53 and “deemed operational service” means any period during which a person is deemed to be employed in operational service under section 54.

(2) The years of service referred to in subsection (3) shall only include service that is pensionable service to the person’s credit.

(3) The benefit to which a person who exercises the option under section 24.2 of the Act is entitled, in respect of service referred to in each of the following paragraphs, is the following:

(a) if the person has at least 25 years of actual operational service, an immediate annuity;

(b) if the person has at least 20, but less than 25, years of actual operational service, an annual allowance equal to an amount determined by the formula

$$A - (A \times 5\% \times B)$$

where

A is the amount of the deferred annuity to which the person would be entitled in respect of that service under subsection 13(1) of the Act, and

B is 25 minus the number of years of actual operational service, rounded to the nearest 1/10 of a year;

(c) if the person is at least 50 years of age when the person ceases to be employed in operational service and has at least

57. (1) Pour l’application du présent article et de l’article 58, « service opérationnel effectif » s’entend du service et des périodes d’absence désignés comme service opérationnel à l’article 53 et « service opérationnel équivalent », de toute période durant laquelle la personne est réputée être affectée au service opérationnel aux termes de l’article 54.

(2) Le service opérationnel effectif et équivalent qu’une personne a effectué à compter du 18 mars 1994 et pour lequel elle exerce un choix en vertu du sous-alinéa 6(1)b)(iii) de la Loi ne peut, pour l’application des articles 24.2 et 24.3 de la Loi, constituer du service ouvrant droit à pension porté à son crédit que si, pendant qu’elle est affectée au service opérationnel, elle choisit en outre de verser la contribution supplémentaire déterminée conformément au paragraphe (3), ainsi que les intérêts au sens du paragraphe 7(2) de la Loi.

(3) La contribution supplémentaire correspond à la somme qu’elle aurait été tenue de payer à l’égard de ce service aux termes de l’article 55, dans sa version applicable lorsqu’elle a effectué le service, calculé sur le traitement qu’on était autorisé à lui payer :

a) à la date du début de sa dernière affectation au service opérationnel effectif, si elle fait le choix dans l’année suivant le début de cette affectation;

b) à la date où elle fait le choix, dans les autres cas.

(4) Elle verse la contribution supplémentaire et les intérêts, à son choix :

a) soit en une somme forfaitaire au moment du choix;

b) soit par versements sensiblement égaux retenus sur son traitement ou déduits de toute prestation à lui verser aux termes de la Loi.

7. L’article 58 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

58. (1) Pour l’application du présent article, « service opérationnel effectif » s’entend du service et des périodes d’absence désignés comme service opérationnel à l’article 53 et « service opérationnel équivalent », de toute période durant laquelle la personne est réputée être affectée au service opérationnel aux termes de l’article 54.

(2) Les années de service visées au paragraphe (3) ne comprennent que le service qui constitue du service ouvrant droit à pension au crédit de la personne.

(3) La prestation à laquelle a droit, à l’égard du service visé à chacun des alinéas ci-après, la personne qui fait le choix visé à l’article 24.2 de la Loi est la suivante :

a) si elle compte au moins vingt-cinq années de service opérationnel effectif, une pension immédiate;

b) si elle compte au moins vingt années mais moins de vingt-cinq années de service opérationnel effectif, une allocation annuelle dont le montant correspond au résultat de la formule suivante :

$$A - (A \times 5\% \times B)$$

où :

A représente le montant de la pension différée à laquelle elle aurait droit en vertu du paragraphe 13(1) de la Loi à l’égard de ce service,

B vingt-cinq moins le nombre d’années de service opérationnel effectif, arrondi au dixième d’année près;

25 years of actual and deemed operational service, an immediate annuity;

(d) if the person is at least 50 years of age when the person ceases to be employed in operational service and has at least 20, but less than 25, years of actual and deemed operational service, an annual allowance equal to an amount determined by the formula

$$A - (A \times 5\% \times B)$$

where

A is the amount of the deferred annuity to which the person would be entitled in respect of that service under subsection 13(1) of the Act, and

B is 25 minus the number of years of actual and deemed operational service, rounded to the nearest 1/10 of a year;

(e) if the person is at least 45, but less than 50, years of age when the person ceases to be employed in operational service and has at least 20 years of such service including at least 10, but less than 20, years of actual operational service, in addition to some deemed operational service, an annual allowance equal to an amount determined by the formula

$$A - (A \times 5\% \times B)$$

where

A is the amount of the deferred annuity to which the person would be entitled in respect of that service under subsection 13(1) of the Act, and

B is the greater of

(i) 50 minus their age in years, rounded to the nearest 1/10 of a year, at the time the person exercises the option, and

(ii) 25 minus the total number of years of actual and deemed operational service, rounded to the nearest 1/10 of a year;

(f) if the person is at least 45, but less than 50, years of age when the person ceases to be employed in operational service and has at least 20, but less than 25, years of actual operational service, in addition to some deemed operational service, an annual allowance equal to an amount equal to the greater of

(i) the sum of

(A) the amount of annual allowance determined in accordance with the formula set out in paragraph (b), and

(B) the amount of annual allowance determined by the formula

$$A - (A \times 5\% \times B)$$

where

A is the amount of the deferred annuity to which the person would be entitled in respect of the deemed operational service under subsection 13(1) of the Act, and

B is the greater of

(I) 50 minus their age in years, rounded to the nearest 1/10 of a year, at the time the person exercises the option, and

(II) 25 minus the total number of years of actual and deemed operational service, rounded to the nearest 1/10 of a year, and

(ii) the amount of the annual allowance determined in accordance with the formula set out in paragraph (e); or

(g) if the person is at least 45, but less than 50, years of age when the person ceases to be employed in operational service, is entitled to an immediate annuity under paragraph (a) and has

c) si elle est âgée d'au moins cinquante ans lors de la cessation de son affectation au service opérationnel et compte au moins vingt-cinq années de service opérationnel effectif et équivalent, une pension immédiate;

d) si elle est âgée d'au moins cinquante ans lors de la cessation de son affectation au service opérationnel et compte au moins vingt années mais moins de vingt-cinq années de service opérationnel effectif et équivalent, une allocation annuelle dont le montant correspond au résultat de la formule suivante :

$$A - (A \times 5\% \times B)$$

où :

A représente le montant de la pension différée à laquelle elle aurait droit en vertu du paragraphe 13(1) de la Loi à l'égard de ce service,

B vingt-cinq moins le nombre d'années de service opérationnel effectif et équivalent, arrondi au dixième d'année près;

e) si elle est âgée d'au moins quarante-cinq ans mais d'au plus quarante-neuf ans lors de la cessation de son affectation au service opérationnel et compte au moins vingt années de service opérationnel — comprenant au moins dix années mais moins de vingt années de service opérationnel effectif de même que du service opérationnel équivalent —, une allocation annuelle dont le montant correspond au résultat de la formule suivante :

$$A - (A \times 5\% \times B)$$

où :

A représente le montant de la pension différée à laquelle elle aurait droit en vertu du paragraphe 13(1) de la Loi à l'égard de ce service,

B la plus élevée des valeurs suivantes :

(i) cinquante moins son âge en années, arrondi au dixième d'année près, lorsqu'elle fait le choix,

(ii) vingt-cinq moins le nombre total d'années de service opérationnel effectif et équivalent, arrondi au dixième d'année près;

f) si elle est âgée d'au moins quarante-cinq ans mais d'au plus quarante-neuf ans lors de la cessation de son affectation au service opérationnel et compte au moins vingt années mais moins de vingt-cinq années de service opérationnel effectif de même que du service opérationnel équivalent, une allocation annuelle dont le montant correspond à la plus élevée des valeurs suivantes :

(i) le total de ce qui suit :

(A) l'allocation annuelle dont le montant est établi selon la formule qui figure à l'alinéa b),

(B) l'allocation annuelle dont le montant correspond au résultat de la formule suivante :

$$A - (A \times 5\% \times B)$$

où :

A représente le montant de la pension différée à laquelle elle aurait droit en vertu du paragraphe 13(1) de la Loi à l'égard du service opérationnel équivalent,

B la plus élevée des valeurs suivantes :

(I) cinquante moins son âge en années, arrondi au dixième d'année près, lorsqu'elle fait le choix,

(II) vingt-cinq moins le nombre total d'années de service opérationnel effectif et équivalent, arrondi au dixième d'année près,

some deemed operational service, an annual allowance equal to an amount determined by the formula

$$A - (A \times 5\% \times B)$$

where

- A is the amount of the deferred annuity to which the person would be entitled in respect of that service under subsection 13(1) of the Act, and
- B is 50 minus their age in years, rounded to the nearest 1/10 of a year, at the time the person exercises the option.

(4) A person who would be entitled to an immediate annuity under paragraph (3)(a) or (c) and who does not exercise the option referred to in subparagraph 13(1)(c)(ii) or section 13.01 or 24.2 of the Act within one year after ceasing to be employed in the public service is deemed to have exercised the option under the latter section.

8. Section 58 of the Regulations, as enacted by section 7 of these Regulations, is replaced by the following:

58. (1) The years of service referred to in subsection (2) shall only include service that is pensionable service to the person's credit.

(2) The benefit to which a person who exercises the option under section 24.2 of the Act is entitled, in respect of service referred to in each of the following paragraphs, is the following:

- (a) if the person has at least 25 years of actual operational service, an immediate annuity;
- (b) if the person has at least 20, but less than 25, years of actual operational service, an annual allowance equal to an amount determined by the formula

$$A - (A \times 5\% \times B)$$

where

- A is the amount of the deferred annuity to which the person would be entitled in respect of that service under subsection 13(1) of the Act, and
- B is 25 minus the number of years of actual operational service, rounded to the nearest 1/10 of a year;
- (c) if the person is at least 50 years of age when the person ceases to be employed in operational service and has at least 25 years of actual and deemed operational service, an immediate annuity;
- (d) if the person is at least 50 years of age when the person ceases to be employed in operational service and has at least 20, but less than 25, years of actual and deemed operational service, an annual allowance equal to an amount determined by the formula

$$A - (A \times 5\% \times B)$$

where

- A is the amount of the deferred annuity to which the person would be entitled in respect of that service under subsection 13(1) of the Act, and
- B is 25 minus the number of years of actual and deemed operational service, rounded to the nearest 1/10 of a year;

(ii) l'allocation annuelle dont le montant est établi selon la formule qui figure à l'alinéa e);

g) si elle est âgée d'au moins quarante-cinq ans mais d'au plus quarante-neuf ans lors de la cessation de son affectation au service opérationnel, a droit à une pension immédiate au titre de l'alinéa a) et compte à son crédit du service opérationnel équivalent, une allocation annuelle dont le montant correspond au résultat de la formule suivante :

$$A - (A \times 5\% \times B)$$

où :

- A représente le montant de la pension différée à laquelle elle aurait droit en vertu du paragraphe 13(1) de la Loi à l'égard de ce service,
- B cinquante moins son âge en années, arrondi au dixième d'année près, lorsqu'elle fait le choix.

(4) La personne qui aurait droit à une pension immédiate au titre de l'alinéa (3)a) ou c) mais qui ne fait pas le choix visé au sous-alinéa 13(1)c)(ii) ou aux articles 13.01 ou 24.2 de la Loi au plus tard un an après la cessation de son emploi dans la fonction publique est réputée avoir fait le choix visé à ce dernier article.

8. L'article 58 du même règlement, édicté par l'article 7 du présent règlement, est remplacé par ce qui suit :

58. (1) Les années de service visées au paragraphe (2) ne comprennent que le service qui constitue du service ouvrant droit à pension au crédit de la personne.

(2) La prestation à laquelle a droit, à l'égard du service visé à chacun des alinéas ci-après, la personne qui fait le choix visé à l'article 24.2 de la Loi est la suivante :

- a) si elle compte au moins vingt-cinq années de service opérationnel effectif, une pension immédiate;
- b) si elle compte au moins vingt années mais moins de vingt-cinq années de service opérationnel effectif, une allocation annuelle dont le montant correspond au résultat de la formule suivante :

$$A - (A \times 5\% \times B)$$

où :

- A représente le montant de la pension différée à laquelle elle aurait droit en vertu du paragraphe 13(1) de la Loi à l'égard de ce service;
- B vingt-cinq moins le nombre d'années de service opérationnel effectif, arrondi au dixième d'année près;
- c) si elle est âgée d'au moins cinquante ans lors de la cessation de son affectation au service opérationnel et compte au moins vingt-cinq années de service opérationnel effectif et équivalent, une pension immédiate;
- d) si elle est âgée d'au moins cinquante ans lors de la cessation de son affectation au service opérationnel et compte au moins vingt années mais moins de vingt-cinq années de service opérationnel effectif et équivalent, une allocation annuelle dont le montant correspond au résultat de la formule suivante :

$$A - (A \times 5\% \times B)$$

où :

- A représente le montant de la pension différée à laquelle elle aurait droit en vertu du paragraphe 13(1) de la Loi à l'égard de ce service,
- B vingt-cinq moins le nombre d'années de service opérationnel effectif et équivalent, arrondi au dixième d'année près;

(e) if the person is at least 45, but less than 50, years of age when the person ceases to be employed in operational service and has at least 20 years of such service including at least 10, but less than 20, years of actual operational service, in addition to some deemed operational service, an annual allowance equal to an amount determined by the formula

$$A - (A \times 5\% \times B)$$

where

A is the amount of the deferred annuity to which the person would be entitled in respect of that service under subsection 13(1) of the Act, and

B is the greater of

(i) 50 minus their age in years, rounded to the nearest 1/10 of a year, at the time the person exercises the option, and

(ii) 25 minus the total number of years of actual and deemed operational service, rounded to the nearest 1/10 of a year;

(f) if the person is at least 45, but less than 50, years of age when the person ceases to be employed in operational service and has at least 20, but less than 25, years of actual operational service, in addition to some deemed operational service, an annual allowance equal to an amount equal to the greater of

(i) the sum of

(A) the amount of annual allowance determined in accordance with the formula set out in paragraph (b), and

(B) the amount of annual allowance determined by the formula

$$A - (A \times 5\% \times B)$$

where

A is the amount of the deferred annuity to which the person would be entitled in respect of the deemed operational service under subsection 13(1) of the Act, and

B is the greater of

(I) 50 minus their age in years, rounded to the nearest 1/10 of a year, at the time the person exercises the option, and

(II) 25 minus the total number of years of actual and deemed operational service, rounded to the nearest 1/10 of a year, and

(ii) the amount of the annual allowance determined in accordance with the formula set out in paragraph (e); or

(g) if the person is at least 45, but less than 50, years of age when the person ceases to be employed in operational service, is entitled to an immediate annuity under paragraph (a) and has some deemed operational service, an annual allowance equal to an amount determined by the formula

$$A - (A \times 5\% \times B)$$

where

A is the amount of the deferred annuity to which the person would be entitled in respect of that service under subsection 13(1) of the Act, and

B is 50 minus their age in years, rounded to the nearest 1/10 of a year, at the time the person exercises the option.

(3) A person who would be entitled to an immediate annuity under paragraph (2)(a) or (c) and who does not exercise the option referred to in subparagraph 13(1)(c)(ii) or section 13.01

e) si elle est âgée d'au moins quarante-cinq ans mais d'au plus quarante-neuf ans lors de la cessation de son affectation au service opérationnel et compte au moins vingt années de service opérationnel — comprenant au moins dix années mais moins de vingt années de service opérationnel effectif de même que du service opérationnel équivalent —, une allocation annuelle dont le montant correspond au résultat de la formule suivante :

$$A - (A \times 5\% \times B)$$

où :

A représente le montant de la pension différée à laquelle elle aurait droit en vertu du paragraphe 13(1) de la Loi à l'égard de ce service,

B la plus élevée des valeurs suivantes :

(i) cinquante moins son âge en années, arrondi au dixième d'année près, lorsqu'elle fait le choix,

(ii) vingt-cinq moins le nombre total d'années de service opérationnel effectif et équivalent, arrondi au dixième d'année près;

f) si elle est âgée d'au moins quarante-cinq ans mais d'au plus quarante-neuf ans lors de la cessation de son affectation au service opérationnel et compte au moins vingt années mais moins de vingt-cinq années de service opérationnel effectif de même que du service opérationnel équivalent, une allocation annuelle dont le montant correspond à la plus élevée des valeurs suivantes :

(i) le total de ce qui suit :

(A) l'allocation annuelle dont le montant est établi selon la formule qui figure à l'alinéa b),

(B) l'allocation annuelle dont le montant correspond au résultat de la formule suivante :

$$A - (A \times 5\% \times B)$$

où :

A représente le montant de la pension différée à laquelle elle aurait droit en vertu du paragraphe 13(1) de la Loi à l'égard du service opérationnel équivalent,

B la plus élevée des valeurs suivantes :

(I) cinquante moins son âge en années, arrondi au dixième d'année près, lorsqu'elle fait le choix,

(II) vingt-cinq moins le nombre total d'années de service opérationnel effectif et équivalent, arrondi au dixième d'année près,

(ii) l'allocation annuelle dont le montant est établi selon la formule qui figure à l'alinéa e);

g) si elle est âgée d'au moins quarante-cinq ans mais d'au plus quarante-neuf ans lors de la cessation de son affectation au service opérationnel, a droit à une pension immédiate au titre de l'alinéa a) et compte à son crédit du service opérationnel équivalent, une allocation annuelle dont le montant correspond au résultat de la formule suivante :

$$A - (A \times 5\% \times B)$$

où :

A représente le montant de la pension différée à laquelle elle aurait droit en vertu du paragraphe 13(1) de la Loi à l'égard de ce service,

B cinquante moins son âge en années, arrondi au dixième d'année près, lorsqu'elle fait le choix.

(3) La personne qui aurait droit à une pension immédiate au titre de l'alinéa (2)a) ou c) mais qui ne fait pas le choix visé au sous-alinéa 13(1)c)(ii) ou aux articles 13.01 ou 24.2 de la Loi au

or 24.2 of the Act within one year after ceasing to be employed in the public service is deemed to have exercised the option under the latter section.

COMING INTO FORCE

9. (1) These Regulations, except sections 2, 4 to 6 and 8, are deemed to have come into force on May 30, 2006.

(2) Sections 2, 4 to 6 and 8, come into force on the day on which these Regulations are registered.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

This early retirement program for members of the public service who are employed in operational service was created in 1992 by amending provisions of the *Public Service Superannuation Act*. The program in question was enacted by the federal government since it recognized the unique needs of these employees, who often have shorter careers due to the more dangerous and physically demanding nature of their jobs. Regulations followed in March 1994 to provide the details of this early retirement scheme.

At the request of Correctional Service Canada (CSC), the Treasury Board Secretariat has undertaken a review of these provisions since they have been in existence since 1994. In light of the continuing stressful demands of their jobs, it is timely to address certain key elements of the early retirement scheme for members with operational service, namely the requirement of additional contributions and the access to certain benefit provisions.

Since the operating details of the early retirement scheme are provided in the *Public Service Superannuation Regulations*, there is no need to change the statutory authorities of this scheme. However, extensive changes are required to sections 53 to 58 of the Regulations.

Alternatives

Since its inception, the provisions of the pension plan for public servants have been specified in statute or regulations. Without a change in the enabling legislation, there is no alternative to the regulatory route.

Benefits and costs

Benefit improvements to this early retirement scheme will result in a one-time increase in past service liabilities of \$1.38 million along with an increase in annual ongoing current service costs of \$0.33 million. The change in employee contribution rates will result in an annual ongoing additional cost to the government of \$6.0 million.

This proposal will continue to provide an important aid to human resources management for an employee group vital to public security.

Consultation

Amendments to the early retirement scheme for CSC employees with operational service were discussed at length with the

plus tard un an après la cessation de son emploi dans la fonction publique est réputée avoir fait le choix visé à ce dernier article.

ENTRÉE EN VIGUEUR

9. (1) Le présent règlement, à l'exception des articles 2, 4 à 6 et 8, est réputé être entré en vigueur le 30 mai 2006.

(2) Les articles 2, 4 à 6 et 8 entrent en vigueur à la date d'enregistrement du présent règlement.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Description

En 1992, la *Loi sur la pension de la fonction publique* a été modifiée pour fournir un programme de retraite anticipée aux membres de la fonction publique qui travaillent au service opérationnel du Service Correctionnel du Canada (SCC). En créant ce programme, le gouvernement fédéral reconnaît les besoins particuliers de ces employés qui ont souvent des carrières plus courtes à cause de la nature plus dangereuse et plus exigeante sur le plan physique de leurs tâches. Le Règlement a été créé en mars 1994 pour fournir les détails de ce programme de retraite anticipée.

À la demande du SCC, le Secrétariat du Conseil du Trésor a examiné les dispositions du programme, en vigueur depuis 1994. Étant donné que les exigences stressantes et continues de leur poste sont toujours présentes, il est opportun de traiter de certains éléments clés de ce programme, notamment le besoin de cotisations additionnelles et l'accès à certaines dispositions.

Étant donné que les détails opérationnels du programme de retraite anticipée sont décrits dans le *Règlement sur la pension de la fonction publique*, il n'est pas nécessaire de modifier les autorisations législatives du programme. Des modifications en profondeur sont cependant requises pour les articles 53 à 58 du Règlement.

Solutions envisagées

Depuis leur entrée en vigueur, les dispositions des régimes de pension pour les fonctionnaires ont été énoncées dans les lois ou les règlements. À part la modification de la loi habilitante, il n'y a pas d'autres moyens que le processus de réglementation.

Avantages et coûts

Les améliorations à ce programme de retraite anticipée entraîneraient une augmentation ponctuelle de 1,38 M\$ des obligations au titre de services passés. Les coûts actuels du service courant augmenteraient de 0,33 M\$. Le changement des taux de cotisation entraînera des coûts additionnels de 6,0 M\$ pour le gouvernement.

Consultations

Les modifications au programme de retraite anticipée pour les employés qui travaillent au service opérationnel du SCC ont fait

employing department (CSC), who in turn consulted with the affected unions.

Compliance and enforcement

The normal legislative, regulatory and administrative compliance structures will apply, including internal audits, and responses to inquiries received from Members of Parliament, affected plan members and their representatives.

Contact

Joan M. Arnold
Director
Pension Legislation Development
Pensions and Benefits Sector
Treasury Board Secretariat
Ottawa, Ontario
K1A 0R5
Telephone: 613-952-3119

l'objet de nombreuses discussions avec le ministère employeur (SCC), qui a ensuite consulté les syndicats touchés.

Respect et exécution

Les structures normales de conformité législatives, réglementaires et administratives s'appliqueront, y compris les vérifications internes et les réponses aux demandes de renseignements reçues des parlementaires, des employés concernés et de leurs représentants.

Personne-ressource

Joan M. Arnold
Directrice
Groupe de l'élaboration de la législation sur les pensions
Secteur des pensions et avantages sociaux
Secrétariat du Conseil du Trésor
Ottawa (Ontario)
K1A 0R5
Téléphone : 613-952-3119

Registration

SI/2007-61 May 30, 2007

FINANCIAL ADMINISTRATION ACT**Prince Albert National Park of Canada Land Rents Remission Order**

P.C. 2007-719 May 10, 2007

Her Excellency the Governor General in Council, considering that it is in the public interest to do so, on the recommendation of the Minister of the Environment and the Treasury Board, pursuant to subsection 23(2.1)^a of the *Financial Administration Act*, hereby makes the annexed *Prince Albert National Park of Canada Land Rents Remission Order*.

**PRINCE ALBERT NATIONAL PARK OF CANADA
LAND RENTS REMISSION ORDER****Remission**

1. Remission is hereby granted of the amount set out in section 2 to every lessee of a leasehold interest in public lands that are situated within the 12.39 ha seasonal campground in the visitor centre of Waskesiu in Prince Albert National Park of Canada, for which leasehold interest rent is set in accordance with the terms of the applicable lease and paragraph 8(2)(a) or (c) of the *National Parks of Canada Lease and Licence of Occupation Regulations*.

**Amount of
Remission**

2. The amount of the remission shall be

(a) for the period beginning April 1, 2007 and ending March 31, 2008, 75% of that part of the rental rate set out in the lease for that period that is in excess of \$300.00;

(b) for the period beginning April 1, 2008 and ending March 31, 2009, 50% of that part of the rental rate set out in the lease for that period that is in excess of \$300.00; and

(c) for the period beginning April 1, 2009 and ending March 31, 2010, 25% of that part of the rental rate set out in the lease for that period that is in excess of \$300.00.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

The Order remits the following amounts to lessees of public lands situated within the seasonal campground area in the visitor centre of Waskesiu in Prince Albert National Park of Canada:

- (a) for the year 2007-2008, an amount equal to 75% of the rental rate in excess of \$300.00;
- (b) for the year 2008-2009, an amount equal to 50% of the rental rate in excess of \$300.00; and

^a S.C. 1991, c. 24, s. 7(2)

Enregistrement

TR/2007-61 Le 30 mai 2007

LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES**Décret de remise concernant les loyers dans le parc national de Prince Albert du Canada**

C.P. 2007-719 Le 10 mai 2007

Sur recommandation du ministre de l'Environnement et du Conseil du Trésor et en vertu du paragraphe 23(2.1)^a de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil, estimant que l'intérêt public le justifie, prend le *Décret de remise concernant les loyers dans le parc national de Prince Albert du Canada*, ci-après.

**DÉCRET DE REMISE CONCERNANT LES LOYERS
DANS LE PARC NATIONAL DE PRINCE
ALBERT DU CANADA**

1. Remise est accordée, du montant prévu à l'article 2, à tout preneur d'un intérêt à bail d'une terre domaniale située dans le camping saisonnier de 12,39 hectares du centre d'accueil de Waskesiu dans le parc national de Prince Albert du Canada, dont le loyer a été fixé conformément aux modalités du bail applicable et aux alinéas 8(2)a) ou c) du *Règlement sur les baux et les permis d'occupation dans les parcs nationaux du Canada*.

Remise

2. Le montant de la remise est égal à :

- a) pour la période du 1^{er} avril 2007 au 31 mars 2008, 75 pour cent de la partie du loyer indiqué dans le bail qui excède 300 \$ pour cette période;
- b) pour la période du 1^{er} avril 2008 au 31 mars 2009, 50 pour cent de la partie du loyer indiqué dans le bail qui excède 300 \$ pour cette période;
- c) pour la période du 1^{er} avril 2009 au 31 mars 2010, 25 pour cent de la partie du loyer indiqué dans le bail qui excède 300 \$ pour cette période.

Montant de la
remise**NOTE EXPLICATIVE**

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

Le décret fait remise aux preneurs de bail de terres domaniales situées dans le camping saisonnier de 12,39 hectares du centre d'accueil de Waskesiu dans le parc national de Prince Albert du Canada des montants ci-après :

- a) pour l'année 2007-2008, un montant égal à 75 pour cent du loyer excédant 300 \$;
- b) pour l'année 2008-2009, un montant égal à 50 pour cent du loyer excédant 300 \$;

^a L.C. 1991, ch. 24, par. 7(2)

(c) for the year 2009-2010, an amount equal to 25% of the rental rate in excess of \$300.00.

There are currently 451 cabins located on these lands. Permission to occupy the cabin lots has previously been granted by way of annual camping permits issued under the authority of the *National Parks Camping Regulations*. It is recognized that the annual camping permits no longer reflect the actual occupancies of the cabin area and that a more suitable type of occupancy agreement is required. The annual camping permits are being replaced with land leases with an April 1, 2007 commencement date.

The annual fee for a camping permit in this area was \$300.00 for the 2006 season. The new lease agreements have rent set in accordance with the *National Parks of Canada Lease and Licence of Occupation Regulations* and will result in significant increases in occupancy costs in all cases. If these land rental rates are fully implemented at the commencement of the lease term, the increases are considered to be unreasonable to lessees.

The Parks Canada Agency will phase in the land rents over three years, 2007-2009, by remitting part of the land rent increase above the previous camping permit fee for these years.

The estimated total amount of the remittances made over the duration of the Order will be \$830,700.

c) pour l'année 2009-2010, un montant égal à 25 pour cent du loyer excédant 300 \$.

Il existe à l'heure actuelle 451 cabines sur ces terres. La permission d'occuper les lots des cabines a toujours été accordée au moyen de permis de camping annuels délivrés en vertu du *Règlement sur le camping dans les parcs nationaux*. Il est convenu que ces permis ne reflètent plus le type d'occupation actuelle des lots et qu'il est devenu nécessaire de recourir à un mécanisme plus approprié. Les permis de camping annuels seront donc remplacés par des baux fonciers à compter du 1^{er} avril 2007.

En 2006, les droits pour un permis de camping étaient de 300 \$ par année. Dans les nouveaux baux, le loyer est fixé conformément au *Règlement sur les baux et les permis d'occupation dans les parcs nationaux du Canada*, ce qui entraînera une augmentation considérable des coûts d'occupation. Si le loyer foncier était exigé en entier au début du bail, l'augmentation serait déraisonnable pour le preneur à bail.

L'Agence Parcs Canada veut étaler l'augmentation due à la mise en place des loyers fonciers en remboursant une partie de la somme dépassant les droits antérieurs payés pour les permis de camping pendant une période de trois ans, soit de 2007 à 2009.

L'écart entre les loyers fixés par règlement et les loyers ainsi rajustés pendant la durée du présent décret sera de 830 700 \$.

TABLE OF CONTENTS **SOR: Statutory Instruments (Regulations)**
SI: Statutory Instruments and Other Documents (Other than Regulations)

Registration No.	P.C. 2007	Department	Name of Statutory Instrument or Other Document	Page
SOR/2007-97		Environment	Order 2007-87-03-01 Amending the Domestic Substances List.....	890
SOR/2007-98	2007-720	Finance	Order Amending the Schedule to the Customs Tariff (Harmonized System Conversion, 2007), No. 3.....	894
SOR/2007-99	2007-721	Transport	Load Line Regulations.....	899
SOR/2007-100	2007-723	Transport	Tariff Amending the Ships Registry and Licensing Fees Tariff	934
SOR/2007-101	2007-732	Justice	Order Amending the Order Declaring an Amnesty Period (2006).....	939
SOR/2007-102	2007-809	Environment	Order Declining to Amend Part 2 of Schedule 1 to the Species at Risk Act.....	945
SOR/2007-103	2007-815	Transport	Regulations Amending the Port Authorities Management Regulations	946
SOR/2007-104	2007-817	Health	Rules Amending the Assessor's Rules of Procedure (Miscellaneous Program).....	953
SOR/2007-105	2007-826	Foreign Affairs and International Trade	Regulations Amending the Regulations Implementing the United Nations Resolution on Iran	956
SOR/2007-106	833591	Treasury Board	Regulations Amending the Public Service Superannuation Regulations	960
SI/2007-61	2007-719	Environment Treasury Board	Prince Albert National Park of Canada Land Rents Remission Order	968

INDEX SOR: Statutory Instruments (Regulations)**SI: Statutory Instruments and Other Documents (Other than Regulations)**

Abbreviations: e — erratum
n — new
r — revises
x — revokes

Regulations Statutes	Registration No.	Date	Page	Comments
Assessor's Rules of Procedure (Miscellaneous Program) — Rules Amending Pesticide Residue Compensation Act	SOR/2007-104	17/05/07	953	
Domestic Substances List — Order 2007-87-03-01 Amending Canadian Environmental Protection Act, 1999	SOR/2007-97	08/05/07	890	
Load Line — Regulations Canada Shipping Act, 2001	SOR/2007-99	10/05/07	899	n
Order Declaring an Amnesty Period (2006) — Order Amending Criminal Code	SOR/2007-101	10/05/07	939	
Port Authorities Management Regulations — Regulations Amending Canada Marine Act	SOR/2007-103	17/05/07	946	
Prince Albert National Park of Canada Land Rents — Remission Order..... Financial Administration Act	SI/2007-61	30/05/07	968	n
Public Service Superannuation Regulations — Regulations Amending Public Service Superannuation Act Financial Administration Act	SOR/2007-106	18/05/07	960	
Regulations Implementing the United Nations Resolution on Iran — Regulations Amending United Nations Act	SOR/2007-105	17/05/07	956	
Schedule 1 to the Act — Order Declining to Amend Part 2 of Schedule 1 of Species at Risk Act	SOR/2007-102	17/05/07	945	n
Schedule to the Customs Tariff (Harmonized System Conversion, 2007), No. 3 — Order Amending..... Customs Tariff	SOR/2007-98	10/05/07	894	
Ships Registry and Licensing Fees Tariff — Tariff Amending Canada Shipping Act, 2001	SOR/2007-100	10/05/07	934	

INDEX DORS: Textes réglementaires (Règlements)**TR: Textes réglementaires et autres documents (Autres que les Règlements)**

Abbreviations: e — erratum
n — nouveau
r — revise
a — abroge

Règlements Lois	Enregistrement n°	Date	Page	Commentaires
Annexe 1 de la Loi — Décret refusant de modifier la partie 2 de Espèces en péril (Loi)	DORS/2007-102	17/05/07	945	n
Annexe du Tarif des douanes (conversion du Système harmonisé, (2007) — Décret n° 3 modifiant..... Tarif des douanes	DORS/2007-98	10/05/07	894	
Application de la résolution des Nations Unies sur l'Iran — Règlement modifiant le Règlement..... Nations Unies (Loi)	DORS/2007-105	17/05/07	956	
Droits d'immatriculation et de délivrance de permis des navires — Tarif modifiant le Tarif..... Marine marchande du Canada (Loi de 2001)	DORS/2007-100	10/05/07	934	
Gestion des administrations portuaires — Règlement modifiant le Règlement..... Loi maritime du Canada	DORS/2007-103	17/05/07	946	
Lignes de charge — Règlement Marine marchande du Canada (Loi de 2001)	DORS/2007-99	10/05/07	899	n
Liste intérieure — Arrêté 2007-87-03-01 modifiant Protection de l'environnement (Loi canadienne 1999)	DORS/2007-97	08/05/07	890	
Loyers dans le parc national de Prince Albert du Canada — Décret de remise..... Gestion des finances publiques (Loi)	TR/2007-61	30/05/07	968	n
Pension de la fonction publique — Règlement modifiant le Règlement Pension de la fonction publique (Loi) Gestion des finances publiques (Loi)	DORS/2007-106	18/05/07	960	
Période d'amnistie (2006) — Décret modifiant le Décret..... Code criminel	DORS/2007-101	10/05/07	939	
Règles de procédure de l'évaluateur — Règles correctives..... Indemnisation du dommage causé par des pesticides (Loi)	DORS/2007-104	17/05/07	953	



If undelivered, return COVER ONLY to:
Government of Canada Publications
Public Works and Government Services
Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :
Publications du gouvernement du Canada
Travaux publics et Services gouvernementaux
Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5