

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

Il est proposé que

PARTIE 1

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

SECTION 1

GÉNÉRALITÉS

Sous-section 1

Définitions et interprétation

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

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

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

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

« bassin des Grands Lacs » Les eaux des Grands Lacs, leurs eaux tributaires et communicantes et les eaux du fleuve Saint-Laurent jusqu'à la sortie inférieure de l'écluse de Saint-Lambert à Montréal, dans la province de Québec. (*Great Lakes Basin*)

« boues d'hydrocarbures » Boues provenant des séparateurs de combustible ou d'huile de graissage, huiles de graissage usées provenant des machines principales ou auxiliaires, ou huiles de vidange provenant des séparateurs d'eau de cale, du matériel de filtrage des hydrocarbures ou de gattes. (*sludge oil*)

« carte des fumées » Carte des fumées décrite à l'article 163. (*smoke chart*)

« certificat d'aptitude au transport » Certificat d'aptitude au transport conforme aux dispositions applicables du Recueil IBC ou du Recueil BCH. (*Certificate of Fitness*)

« chlore résiduel » Le chlore libre dont la quantité restante est déterminée par une épreuve effectuée selon la méthode de dosage ampérométrique décrite à l'article 4500-CI D des Standard Methods. (*residual chlorine content*)

« chlore résiduel total » La quantité totale de chlore déterminée selon la méthode de dosage ampérométrique décrite dans le Standard Methods. (*total residual chlorine*)

« circulaire MSC/Circ.353 » La circulaire de l'OMI intitulée *Directives révisées sur les dispositifs à gaz inerte* du 4 juillet 1983. (*Circular MSC/Circ.353*)

« Code technique sur les NO_x » Le *Code technique sur le contrôle des émissions d'oxydes d'azote provenant des moteurs diesel marins*, adopté et publié par l'OMI. (*NO_x Technical Code*)

« Convention sur le contrôle des systèmes antisalissure » La Convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires. (*Anti-Fouling Systems Convention*)

« demande biochimique en oxygène » La quantité d'oxygène consommée durant cinq jours d'oxydation biochimique de matières organiques soumises à une épreuve effectuée selon la méthode décrite à l'article 5210 B des Standards Methods. (*biochemical oxygen demand*)

« dont la construction se trouve à un stade équivalent » Le stade auquel :

- a) d'une part, une construction identifiable à un navire particulier commence;
- b) d'autre part, le montage du navire considéré a commencé, employant au moins 50 tonnes ou un pour cent de la masse estimée de tous les matériaux de structure, si cette dernière valeur est inférieure. (*a similar stage of construction*)

« eaux de compétence canadienne »

- a) Les eaux canadiennes;
- b) la zone économique exclusive du Canada. (*waters under Canadian jurisdiction*)

« eaux de la section I » Les zones de pêche 1, 2 ou 3 ou toute partie des eaux intérieures du Canada qui ne se trouve pas dans une zone de contrôle de la sécurité de la navigation. (*Section I waters*)

« eaux de la section II » Toute partie de la mer territoriale ou de l'une des zones de pêche 4, 5 ou 6 qui ne se trouve pas dans une zone de contrôle de la sécurité de la navigation. (*Section II waters*)

« eaux intérieures du Canada » Les eaux qui sont visées à l'article 6 de la *Loi sur les océans*. (*internal waters of Canada*)

« eaux usées » Selon le cas :

- a) les déchets humains et les déchets provenant d'autres animaux vivants;
- b) les eaux et les autres déchets provenant des toilettes et des autres récipients destinés à recevoir ou à contenir les déchets humains;
- c) les eaux provenant des lavabos, baquets et conduits de vidange situés dans les locaux réservés aux soins médicaux, comme l'infirmierie et la salle de soins;
- d) les eaux provenant des espaces utilisés pour le transport des animaux vivants;
- e) les eaux résiduelles ou les déchets lorsqu'ils sont mélangés aux eaux visées aux alinéas a), b), c) ou d). (*sewage*)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

« navire-citerne pour produits chimiques » Navire construit ou adapté et utilisé pour le transport en vrac des produits liquides énumérés au chapitre 17 du Recueil IBC. (*chemical tanker*)

« navire-citerne pour SLN » Navire-citerne pour produits chimiques au sens de l'Annexe II de la Convention sur la pollution des mers. (*NLS tanker*)

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

« opération de transbordement » S'entend :

a) soit du chargement d'hydrocarbures, d'un mélange d'hydrocarbures, de produits chimiques dangereux ou de substances liquides nocives à bord d'un navire à partir d'une installation de chargement ou d'un autre navire;

b) soit du déchargement d'hydrocarbures, d'un mélange d'hydrocarbures, de produits chimiques dangereux ou de substances liquides nocives d'un navire à une installation de déchargement ou à un autre navire. (*transfer operation*)

« ordures » Toutes sortes de rebuts, de déchets domestiques et de déchets d'exploitation lesquels proviennent de l'exploitation normale d'un navire et dont il peut être nécessaire de se débarrasser de façon continue ou périodique à l'exception du poisson frais entier ou non. La présente définition comprend les matières plastiques, le fardage, les matériaux de revêtement et d'emballage, les déchets alimentaires et les rebuts comme les produits en papier, les chiffons, les objets en verre, les objets métalliques, les bouteilles, les ustensiles de cuisine, les cendres provenant d'incinérateurs et les résidus de cargaison autres que ceux qui sont des polluants visés aux alinéas 4a) à c). (*garbage*)

« pétrole brut » Tout mélange liquide d'hydrocarbures se trouvant à l'état naturel dans la terre, qu'il soit ou non traité en vue de son transport. La présente définition comprend :

a) le pétrole brut dont certaines fractions distillées ont pu être extraites;

b) le pétrole brut auquel certaines fractions distillées ont pu être ajoutées. (*crude oil*)

« ppm » Parties par million, en volume. (*ppm*)

« poids lège » Le déplacement d'un navire en tonnes métriques à l'exclusion de la cargaison, du combustible liquide, de l'huile de graissage, de l'eau de ballast, de l'eau douce et de l'eau d'alimentation des chaudières dans les citernes, des provisions de bord, ainsi que des passagers, de l'équipage et de leurs effets. (*lightweight*)

« port en lourd » La différence, exprimée en tonnes métriques, entre le déplacement d'un navire dans une eau de densité égale à 1,025 à la flottaison en charge correspondant au franc-bord d'été assigné et son poids lège. (*deadweight*)

« produit chimique dangereux » Toute substance énumérée au chapitre 17 du Recueil IBC. (*dangerous chemical*)

« Recueil BCH » Le *Recueil de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac*, 1971, adopté et publié par l'OMI. (*BCH Code*)

« Recueil IBC » Le *Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac*, adopté et publié par l'OMI. (*IBC Code*)

« résidus de cargaison » Les restes de tout matériau de cargaison à bord d'un navire qui ne peut être placé dans les espaces de cargaison qui conviennent (excès de chargement et déversement) ou ce qui demeure dans les espaces de cargaison ou

ailleurs une fois les opérations de déchargement terminées (résidus de déchargement et déversement). La présente définition comprend les balayures de cargaison. (*cargo residues*)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

« transformation importante » S'entend :

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

- (i) en modifie considérablement les dimensions ou la capacité de transport du navire,
- (ii) en change le type,
- (iii) vise à en prolonger considérablement la durée de vie,
- (iv) entraîne des modifications telles qu'il devient assujéti aux dispositions du présent règlement qui autrement ne lui seraient pas applicables;

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

- (i) le remplacement du moteur par un moteur neuf qui est construit le 1^{er} janvier 2000 ou après cette date,
- (ii) une modification importante, au sens du Code technique sur les NO_x, apportée au moteur,
- (iii) l'accroissement de la puissance maximale continue du moteur de plus de 10 pour cent. (*major conversion*)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Incorporation par renvoi

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

Sous-section 2

Application

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

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

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

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

Sous-section 3

Polluants désignés

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

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

Sous-section 4

Exigences générales

Plans et spécifications

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

Mélange de polluants

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

Inspections spéciales

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

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

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

Sous-section 5

Exceptions aux dispositions sur les rejets

Exceptions

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

- a) un rejet est nécessaire pour sauvegarder la vie humaine, assurer la sécurité d'un navire ou éviter sa perte immédiate;
- b) un rejet se produit à la suite d'un accident maritime qui a endommagé le navire ou son équipement, à moins qu'il ne survienne à la suite d'une action qui ne s'inscrit pas dans la pratique ordinaire des gens de mer;
- c) une fuite mineure et inévitable d'hydrocarbures se produit à la suite du fonctionnement d'une pièce mécanique immergée;
- d) un rejet est effectué aux fins de recherches scientifiques concernant la lutte contre la pollution conformément à une permission donnée par le ministre;

- e) une perte accidentelle de filets de pêche en fibre synthétique se produit, à la condition que toutes les mesures de précaution raisonnables aient été prises pour la prévenir;
- f) un rejet d'ordures se produit à la suite d'une avarie subie par le navire ou son équipement, à la condition que toutes les mesures de précaution raisonnables aient été prises avant et après l'avarie pour l'empêcher ou le réduire;
- g) l'émission comportant la pollution de l'atmosphère se produit à la suite d'une avarie subie par le navire ou son équipement, à la condition que toutes les mesures de précaution raisonnables aient été prises avant et après l'avarie pour l'empêcher ou la réduire.

Navires canadiens dans les zones spéciales

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

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

Navires canadiens dans les zones de contrôle des émissions de SO_x

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

Exigences relatives à l'équipement

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

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

Délivrance d'un certificat d'approbation par type

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

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

[13 à 16 réservés]

PARTIE 2

DISPOSITIONS PARTICULIÈRES

SECTION 1

HYDROCARBURES

Sous-section 1

Construction et équipement

Plans et spécifications

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

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

a) s'il s'agit d'un pétrolier :

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

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

- (iii) le dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures visé aux règles 31.2 et 31.3 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers,
 - (iv) le détecteur d'interface hydrocarbures-eau visé à la règle 32 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers,
 - (v) les dispositions des installations de pompage, de tuyautage et de rejet qui sont visées aux règles 30.1 à 30.4 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers,
 - (vi) les exigences de subdivision et de stabilité visées aux règles 27, 28.1 à 28.4 et 28.6 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers,
 - (vii) le débit hypothétique d'hydrocarbures visé aux règles 25.1 à 25.4 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers,
 - (viii) les limites quant aux dimensions et aux dispositions des citernes à cargaison qui sont visées aux règles 26.2 à 26.6 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers;
- b)* s'il s'agit d'un pétrolier de brut d'un port en lourd de 20 000 tonnes métriques ou plus :
- (i) les exigences visées à l'alinéa *a)*,
 - (ii) les citernes à ballast séparé visées à la règle 18.2 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers,
 - (iii) la localisation défensive des citernes à ballast séparé visée aux règles 18.12 à 18.15 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers,
 - (iv) le système de lavage au pétrole brut visé à la règle 33.2 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers,
 - (v) le dispositif à gaz inerte visé au paragraphe 5.5 de la règle 4 du chapitre II-2 de la Convention de sécurité;
- c)* s'il s'agit d'un transporteur de produits d'un port en lourd de 30 000 tonnes métriques ou plus, les exigences visées à l'alinéa *a)* et aux sous-alinéas *b)*(ii) et (iii);
- d)* s'il s'agit d'un navire d'une jauge brute de 400 tonneaux ou plus :
- (i) les conteneurs ou ponts fermés visés à l'article 19,
 - (ii) la citerne visée à l'article 21,

(iii) la pompe et le système de tuyautage visés à l'article 24 qui rejettent les résidus d'hydrocarbures et les boues d'hydrocarbures dans une installation de réception,

(iv) le raccord normalisé de jonction de déchargement visé à la règle 13 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers,

(v) à moins qu'il ne s'agisse d'un navire qui effectue exclusivement des voyages dans les eaux de la section I et qui est muni d'une citerne de rétention d'une capacité suffisante pour retenir à bord les eaux de cale contenant des hydrocarbures, le matériel de filtrage d'hydrocarbures, les dispositifs d'alarme et les dispositifs d'arrêt automatique visés à la règle 14 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers;

e) s'il s'agit d'un navire qui effectue exclusivement des voyages dans les eaux internes du Canada :

(i) les exigences visées aux sous-alinéas d)(i) à (iv),

(ii) à moins qu'il ne soit muni d'une citerne de rétention d'une capacité suffisante pour retenir à bord les eaux de cale de la tranche des machines contenant un mélange d'hydrocarbures, le matériel de filtrage d'hydrocarbures visé à la règle 14 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers, une alarme à 5 ppm pour eaux de cale qui est pratiquement similaire à celle visée à la partie 3 et un dispositif d'arrêt automatique qui est pratiquement similaire à celui visé à la règle 14.7 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers;

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

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

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

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

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

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

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

- a*) son contrat de construction est conclu le 1^{er} janvier 2007 ou après cette date;
- b*) à défaut de contrat de construction, la quille de celui-ci est posée le 1^{er} juillet 2007 ou après cette date, ou dont la construction se trouve à un stade équivalent à cette date;
- c*) la livraison de celui-ci s'est effectuée le 10 janvier 2010 ou après cette date;
- d*) une transformation importante y a été effectuée :
 - (i) dont le contrat de construction est conclu le 1^{er} janvier 2007 ou après cette date,
 - (ii) à défaut de contrat de construction, les travaux de construction de celle-ci ont commencé le 1^{er} juillet 2007 ou après cette date,
 - (iii) l'achèvement de celle-ci s'est effectué le 1^{er} janvier 2010 ou après cette date.

Plan d'urgence

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

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

Conteneurs ou ponts fermés de navires destinés au soutage

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

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

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

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

Conteneurs ou ponts fermés de pétroliers

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

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

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

TABLEAU

	Colonne 1	Colonne 2
Article	Diamètre inférieur	Volume du conteneur ou du pont fermé

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

Citernes à résidus et à boues d'hydrocarbures

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

- a) elle a une capacité suffisante, compte tenu du type de machines du navire et de la durée habituelle des voyages du navire, pour contenir les résidus d'hydrocarbures et les boues d'hydrocarbures qui proviennent de la purification du combustible et des huiles de graissage et des écoulements d'hydrocarbures dans la tranche des machines;
- b) elle est conçue et construite de façon à en faciliter le nettoyage.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Dispositif pour arrêter les pompes de rejet

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

Équipement de filtrage des hydrocarbures

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

- a) est autopropulsé et a une jauge brute de 400 tonneaux ou plus;

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

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

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

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

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

a) d'un dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures conforme aux règles 31.2 et 31.3 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers;

b) d'un détecteur d'interface hydrocarbures-eau conforme à la règle 32 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers;

c) d'une citerne de décantation, ou d'une citerne à cargaison désignée comme citerne de décantation, conforme à la règle 29 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers;

d) dans le cas d'un pétrolier de brut d'un port en lourd de 40 000 tonnes métriques ou plus :

(i) soit de citernes à ballast séparé conformes à la règle 18.2 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers et qui sont construites conformément aux exigences visant la localisation défensive des règles 18.12 à 18.15 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers,

(ii) soit d'un système de lavage au pétrole brut conforme à la règle 33.2 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers et d'un dispositif à gaz inerte conforme au paragraphe 5.5 de la règle 4 du chapitre II-2 de la Convention de sécurité.

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

Normes relatives à l'équipement

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

- a) s'il s'agit du matériel de filtrage d'hydrocarbures, des dispositifs d'alarme et des dispositifs d'arrêt automatique visés à la règle 14 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers, les spécifications visées à cette règle;
- b) s'il s'agit d'un dispositif de traitement destiné à un séparateur d'eau et d'hydrocarbures existant, les spécifications de l'appendice 1 de la résolution A.444(XI);
- c) s'il s'agit d'un détecteur d'hydrocarbures (tranche des citernes à cargaison des pétroliers), les spécifications visées aux règles 31.2 et 31.3 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers;
- d) s'il s'agit d'un détecteur d'interface hydrocarbures-eau, les spécifications visées à la règle 32 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers;
- e) s'il s'agit d'un système de lavage au pétrole brut, les spécifications visées à la règle 33.2 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers;
- f) s'il s'agit d'un dispositif à gaz inerte, les spécifications visées au paragraphe 5.5 de la règle 4 du chapitre II-2 de la Convention de sécurité;
- g) s'il s'agit des alarmes à 5 ppm, les spécifications visées à la règle 14 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers et celles relatives aux alarmes à 5 ppm pour eaux de cale qui figurent à la partie 3.

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

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

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

- a) les manuels sur l'exploitation et l'équipement visant les dispositifs à gaz inerte du pétrolier visés à la circulaire MSC/Circ.353;

b) le manuel sur l'exploitation et l'équipement visé à la règle 35.1 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers et décrivant le système de lavage au pétrole brut.

Équipement des pétroliers et des autres navires

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

a) soit d'installations pouvant retenir à bord les résidus d'hydrocarbures, les eaux de nettoyage de cargaison contaminées et les déchets de cargaison en vue de leur rejet ultérieur à une installation de réception;

b) soit de l'équipement conforme aux exigences relatives au rejet des mélanges d'hydrocarbures qui figurent aux articles 41 et 42.

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

a) soit d'installations pouvant retenir à bord les résidus d'hydrocarbures en vue de leur rejet ultérieur dans une installation de réception;

b) soit de l'équipement conforme aux exigences relatives au rejet des mélanges d'hydrocarbures qui figurent aux articles 41 et 42.

Sous-section 2

Inspections et certificats

Inspections initiales et inspections périodiques

31. (1) Tout navire doit être inspecté par un inspecteur de navires à vapeur ou une société de classification agréée pour s'assurer que sa construction, sa disposition, son équipement, ses appareils, ses installations et ses systèmes sont conformes au présent règlement avant sa première mise en service ou la délivrance de son premier certificat canadien de prévention de la pollution par les hydrocarbures.

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

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

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

Inspections intermédiaires

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

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

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

Inspections annuelles

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

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

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

(i) soit de la période de trois ans suivant la date de délivrance de son certificat canadien de prévention de la pollution par les hydrocarbures, si l'inspection

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

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

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

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

Programme renforcé d'inspections

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

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

Certificats internationaux de prévention de la pollution par les hydrocarbures

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

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

Sous-section 3

Documents à bord du navire

Documents à conserver à bord

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

a) l'un des documents suivants :

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

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

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

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

(iii) un certificat de conformité qui atteste qu'il est conforme aux dispositions applicables de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers, s'il est immatriculé dans un État qui n'est pas signataire de celle-ci et s'il se trouve dans les eaux de compétence canadienne;

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

(i) un séparateur d'eau et d'hydrocarbures à 100 ppm et un dispositif de traitement,

(ii) le matériel de filtrage d'hydrocarbures,

(iii) un détecteur d'hydrocarbures, s'il s'agit d'une tranche des machines,

(iv) un détecteur d'hydrocarbures, s'il s'agit d'une tranche des citernes à cargaison des pétroliers,

(v) un détecteur d'interface hydrocarbures-eau, s'il s'agit d'un pétrolier;

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

(i) un dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures, s'il s'agit d'un pétrolier,

- (ii) un système de lavage au pétrole brut, s'il s'agit d'un transporteur de pétrole brut d'un port en lourd de 20 000 tonnes métriques ou plus;
 - d) les renseignements et les données visés aux règles 28.5.1 et 28.5.2 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers, s'il s'agit d'un pétrolier;
 - e) les procédures d'exploitation complémentaires simples pour les opérations de transfert de liquides visées à la règle 27.2 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers, s'il s'agit d'un transporteur mixte;
 - f) un plan d'urgence visé à l'article 38;
 - g) un certificat d'étalonnage pour l'équipement visé aux sous-alinéas b)(iii) et (iv).
- (2) La déclaration visée à l'alinéa 660.2(2)c) de la Loi doit être conservée à bord et être signée par le propriétaire ou le capitaine du navire selon le modèle qui figure :
- a) à l'annexe 2, si le navire se trouve dans les eaux situées au sud du 60^e parallèle de latitude nord;
 - b) à l'annexe 3, si le navire se trouve dans les eaux situées au nord du 60^e parallèle de latitude nord.

Dossiers des rapports de visite

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

Plan d'urgence

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

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

(3) Les navires qui ne sont pas autopropulsés et qui sont munis de moteurs à combustion interne ayant une puissance de moins de 400 kW ne sont pas tenus d'avoir un plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures à moins qu'ils ne

transportent 100 tonnes métriques ou plus d'hydrocarbures en vrac ou dans d'autres grands contenants.

(4) Si le paragraphe 73(1) s'applique à un navire visé au paragraphe (1), le plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures peut être combiné avec le plan d'urgence de bord contre la pollution des mers par les substances liquides nocives. Dans ce cas, le plan s'intitule « Plan d'urgence de bord contre la pollution des mers ».

(5) Tout pétrolier d'un port en lourd de 5 000 tonnes métriques ou plus doit avoir rapidement accès à des programmes informatisés à terre permettant de calculer la stabilité après avarie et la résistance résiduelle de la structure.

Sous-section 4

Rejet d'hydrocarbures et de mélanges d'hydrocarbures

Application

39. La présente sous-section s'applique :

- a) aux navires qui se trouvent dans les eaux de la section I ou dans les eaux de la section II;
- b) aux navires canadiens qui se trouvent dans les eaux situées au-delà des limites extérieures des eaux de la section II, sauf ceux qui se trouvent dans une zone spéciale visée à l'article 9.

Interdiction

40. Sous réserve des articles 8, 41 et 42, il est interdit à tout navire de rejeter des hydrocarbures ou des mélanges d'hydrocarbures d'un navire et à toute personne d'en rejeter ou d'en permettre le rejet.

Rejets autorisés — Eaux de la section I

41. Le rejet d'un mélange d'hydrocarbures de la tranche des machines d'un navire qui se trouve dans les eaux de la section I est autorisé si les conditions suivantes sont réunies :

- a) le navire fait route;
- b) aucune partie du mélange d'hydrocarbures :
 - (i) ne provient des cales de la chambre des pompes de la cargaison,
 - (ii) n'est mélangée à des résidus de la cargaison d'hydrocarbures;
- c) le rejet est traité par du matériel de filtrage d'hydrocarbures qui :

(i) produit un effluent non dilué ayant une teneur en hydrocarbures d'au plus 15 ppm,

(ii) déclenche une alarme et un dispositif d'arrêt des rejets dès que la teneur en hydrocarbures de l'effluent dépasse :

(A) 5 ppm, lorsqu'il est rejeté dans les eaux internes du Canada,

(B) 15 ppm, lorsqu'il est rejeté dans les zones de pêche 1, 2 ou 3 ou dans les eaux intérieures du Canada qui ne comprennent pas les eaux internes du Canada;

d) le rejet ne contient pas de produits chimiques ni d'autres substances ajoutés pour empêcher la détection de concentrations d'hydrocarbures supérieures aux teneurs limites en hydrocarbures précisées au présent article.

Rejets autorisés — Eaux de la section II et les eaux situées au-delà des eaux de la section II

42. (1) Le rejet d'un mélange d'hydrocarbures des eaux de cale de la tranche des machines d'un navire qui se trouve dans les eaux de la section II et d'un navire canadien visé à l'alinéa 39*b*) est autorisé si les conditions suivantes sont réunies :

a) le navire fait route;

b) aucune partie du mélange d'hydrocarbures, s'il s'agit d'un pétrolier :

(i) ne provient des cales de la chambre des pompes de la cargaison,

(ii) n'est mélangée à des résidus de la cargaison d'hydrocarbures;

c) le rejet est traité par un matériel de filtrage d'hydrocarbures qui produit un effluent non dilué ayant une teneur en hydrocarbures d'au plus 15 ppm;

d) le rejet ne contient pas de produits chimiques ni d'autres substances ajoutés pour empêcher la détection de concentrations d'hydrocarbures supérieures aux teneurs limites en hydrocarbures précisées à l'alinéa c).

(2) Le rejet d'un mélange d'hydrocarbures de la tranche des citernes à cargaison d'un pétrolier qui se trouve dans les eaux de la section II et d'un navire canadien visé à l'alinéa 39*b*) s'il s'agit d'un pétrolier est autorisé si les conditions suivantes sont réunies :

a) le pétrolier fait route;

b) le pétrolier se trouve à plus de 50 milles marins à partir de la terre la plus proche;

- c) le taux de rejet instantané des hydrocarbures se trouvant dans l'effluent est d'au plus 30 L par mille marin;
- d) la quantité totale d'hydrocarbures rejetés dans la mer est d'au plus :
- (i) 1/15 000 de la cargaison dont fait partie le mélange d'hydrocarbures, dans le cas d'un pétrolier mis en service le 31 décembre 1979 ou avant cette date,
 - (ii) 1/30 000 de la cargaison dont fait partie le mélange d'hydrocarbures, dans le cas d'un pétrolier mis en service après le 31 décembre 1979,
 - (iii) malgré le sous-alinéa (i), 1/30 000 de la cargaison dont fait partie le mélange d'hydrocarbures, dans le cas d'un pétrolier dont l'immatriculation est transférée au registre canadien le 16 février 1993 ou après cette date;
- e) le dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures fonctionne et peut arrêter le rejet :
- (i) soit des effluents dont le taux en hydrocarbures est supérieur à celui permis en vertu de l'alinéa c),
 - (ii) soit des hydrocarbures dont la quantité est supérieure à celle permise en vertu de l'alinéa d).

Sous-section 5

Opérations de transbordement

Exceptions

43. (1) Les articles 44 et 48 et les alinéas 49*b*) à *d*) et *g*) à *j*) ne s'appliquent pas aux pétroliers d'une jauge brute de moins de 150 tonneaux ni aux autres navires d'une jauge brute de moins de 400 tonneaux.

(2) Les articles 44, 45 et 48 et les alinéas 49*b*) à *d*) et *g*) à *l*) ne s'appliquent pas à un pétrolier sans équipage duquel des hydrocarbures sont déchargés s'il n'est pas accompagné par un navire avec équipage et s'il se trouve dans un endroit isolé.

Communications

44. Tout navire et tout propriétaire ou exploitant d'une installation de chargement ou une installation de déchargement prenant part à une opération de transbordement doivent disposer avant et pendant celle-ci d'un moyen de communication téléphonique bidirectionnel et ininterrompu qui permet au surveillant à bord du navire et à celui de

l'installation de chargement ou de l'installation de déchargement ou à bord de l'autre navire :

- a) d'une part, de communiquer sans délai, s'il y a lieu;
- b) d'autre part, d'ordonner l'arrêt immédiat de l'opération dans une situation d'urgence.

Éclairage

45. (1) Si une opération de transbordement s'effectue entre le coucher et le lever du soleil, tout navire et tout propriétaire ou exploitant d'une installation de chargement ou une installation de déchargement qui prennent part à l'opération doivent fournir un éclairage qui est :

- a) d'une part, d'une intensité minimale de 54 lx à chaque raccord de transbordement du navire ou de l'installation;
- b) d'autre part, d'une intensité minimale de 11 lx à chaque aire de travail pour les opérations de transbordement entourant chaque raccord de transbordement du navire ou de l'installation.

(2) L'intensité lumineuse est mesurée sur un plan horizontal à 1 m au-dessus de la surface de marche de l'installation de chargement ou de l'installation de déchargement ou du pont de travail du navire, selon le cas.

Tuyaux de transbordement

46. (1) Au cours d'une opération de transbordement, seul peut être utilisé un tuyau de transbordement qui est conforme aux exigences suivantes :

- a) il a une pression d'éclatement d'au moins quatre fois sa pression effective maximale;
- b) il porte une mention visible indiquant sa pression effective maximale;
- c) il a subi avec succès un essai hydrostatique à une pression égale à une fois et demie sa pression effective maximale, au moins une fois au cours de l'année précédant son utilisation.

(2) Le capitaine du navire doit conserver l'attestation d'essai hydrostatique à bord et la met, aux fins d'inspection, à la disposition du fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution à sa demande.

(3) Les tuyaux sont utilisés, entretenus, mis à l'essai et remplacés conformément aux spécifications du fabricant.

(4) Si un tuyau ou un raccord fuit durant une opération de transbordement, celle-ci doit être ralentie ou arrêtée dès que possible pour couper la pression du tuyau ou du raccord.

Installation de réception — Raccords normalisés de jonction des tuyautages de déchargement

47. Le propriétaire ou l'exploitant de l'installation de réception qui reçoit des résidus d'hydrocarbures et des boues d'hydrocarbures provenant des cales de la tranche des machines et des citernes à boues d'hydrocarbures d'un navire doit la doter d'un système de tuyautage dont l'extrémité au bord du navire est munie d'un raccord normalisé de jonction des tuyautages de déchargement conforme à la règle 19 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers.

Exigences — Surveillant des opérations de transbordement à bord des navires

48. Le propriétaire du navire doit s'assurer que toute opération de transbordement effectuée pour le navire est surveillée par le titulaire :

- a) soit d'un certificat conforme aux exigences de la Loi relatives à ce type de navire;
- b) soit d'une preuve documentaire qui atteste que la personne est compétente pour surveiller les opérations de transbordement et qui est délivrée par l'inspecteur de navires à vapeur, s'il s'agit d'un pétrolier non autopropulsé.

Fonctions du surveillant des opérations de transbordement à bord des navires

49. Le surveillant d'une opération de transbordement à bord du navire doit s'assurer :

- a) que le navire est amarré, compte tenu des conditions atmosphériques, des marées et des courants, et que les amarres sont tendues de façon que les mouvements du navire n'endommagent ni le tuyau de transbordement ni ses raccords;
- b) que la procédure de transbordement est établie de concert avec le surveillant de l'opération de transbordement à l'installation de chargement ou à l'installation de déchargement ou à bord de l'autre navire, selon le cas, en ce qui concerne :
 - (i) les débits et les pressions du liquide transbordé,

- (ii) la réduction des débits et des pressions, le cas échéant, pour éviter le débordement des citernes,
- (iii) le temps nécessaire pour arrêter l'opération dans des conditions normales,
- (iv) le temps nécessaire pour mettre fin à l'opération en cas d'urgence,
- (v) les signaux de communication régissant l'opération, y compris les signaux suivants :

- (A) paré à transborder,
- (B) début du transbordement,
- (C) ralentissement du transbordement,
- (D) paré à arrêter le transbordement,
- (E) arrêt du transbordement,
- (F) arrêt en raison d'une urgence,
- (G) fin du transbordement en raison d'une urgence;

c) que le surveillant de l'opération de transbordement à l'installation de chargement ou à l'installation de déchargement ou à bord de l'autre navire, selon le cas, a fait savoir que celle-ci peut commencer;

d) que la personne qui est en service à bord du navire pour l'opération de transbordement connaît bien les signaux de communication, surveille les citernes pour éviter qu'elles ne débordent et reste en communication avec son pendant à l'installation de chargement ou à l'installation de déchargement ou à bord de l'autre navire, selon le cas;

e) que les soupapes du collecteur et des citernes du navire ne sont pas fermées tant que les pompes visées ne sont pas arrêtées, si leur fermeture soumettrait le système de pompage à une surpression dangereuse;

f) que le débit du liquide est réduit en fin de remplissage;

g) que le surveillant de l'opération de transbordement à l'installation de chargement ou à l'installation de déchargement ou à bord de l'autre navire est informé suffisamment à l'avance de l'arrêt de celle-ci pour lui permettre de prendre les mesures nécessaires en vue de réduire le débit ou la pression efficacement et en toute sécurité;

h) que les mesures suivantes sont prises pour éviter le rejet d'hydrocarbures :

- (i) les raccords du collecteur de la cargaison et du combustible non utilisés pour le transbordement sont bien obturés et munis de brides obstructives ou d'autres dispositifs de fermeture équivalents,
- (ii) les soupapes de décharge par-dessus bord sont bien fermées et portent une mention interdisant leur ouverture pendant l'opération,
- (iii) les dalots sont bouchés;
- l) qu'une provision de mousse de sphaigne ou d'un autre matériau absorbant est placée à proximité de chaque tuyau de transbordement en vue de faciliter le nettoyage de tout petit déversement d'hydrocarbures à bord du navire ou sur la rive;
- j) que les tuyaux de transbordement utilisés pour l'opération de transbordement sont soutenus pour éviter que ceux-ci et leurs raccords ne soient soumis à une tension susceptible de les endommager ou de les débrancher;
- k) que toutes les précautions raisonnables sont prises pour éviter le rejet dans l'eau d'hydrocarbures;
- l) que le surveillant à l'installation de chargement ou à l'installation de déchargement ou à bord de l'autre navire est compétent pour effectuer l'opération de transbordement;
- m) qu'un nombre suffisant de personnes sont en service à l'installation de chargement ou à l'installation de déchargement ou à bord de l'autre navire pendant l'opération de transbordement.

Situations d'urgence

50. S'il survient une situation d'urgence durant une opération de transbordement, le capitaine du navire ou le surveillant à son bord prend toutes les mesures nécessaires pour en corriger les effets ou les réduire au minimum.

Sous-section 6

Tenue du registre

Registre des hydrocarbures

51. (1) Tout navire d'une jauge brute de 400 tonneaux ou plus qui transporte des hydrocarbures comme combustible ou cargaison et tout pétrolier d'une jauge brute de 150 tonneaux ou plus doivent conserver à bord un registre des hydrocarbures, partie I

(Opérations concernant la tranche des machines) selon le modèle qui figure à l'appendice III de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers.

(2) Tout pétrolier d'une jauge brute de 150 tonneaux ou plus doit conserver à bord un registre des hydrocarbures, partie II (Opérations concernant la cargaison et le ballast) selon le modèle qui figure à l'appendice III de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers.

(3) Le capitaine d'un navire d'une jauge brute de 400 tonneaux ou plus qui transporte des hydrocarbures comme combustible ou cargaison ou d'un pétrolier d'une jauge brute de 150 tonneaux ou plus doit :

a) s'assurer :

(i) d'une part, que les opérations concernant la tranche des machines visées à la règle 17.2 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers et les rejets visés aux alinéas *8a)*, *b)* et *d)* sont consignés sans délai, en anglais ou en français, dans le registre des hydrocarbures, chaque fois qu'ils ont lieu,

(ii) d'autre part, que les défaillances d'un équipement de filtrage d'hydrocarbures sont consignées sans délai dans le registre des hydrocarbures, partie I (Opérations concernant la tranche des machines);

b) s'assurer que chaque mention portée sur le registre des hydrocarbures, partie I (Opérations concernant la tranche des machines) est signée par l'officier responsable de l'opération;

c) signer chaque page du registre des hydrocarbures, partie I (Opérations concernant la tranche des machines).

(4) Le capitaine d'un pétrolier d'une jauge brute de 150 tonneaux ou plus doit :

a) s'assurer :

(i) d'une part, que les opérations concernant la cargaison et le ballast visées à la règle 36.2 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers et les rejets visés aux alinéas *8a)*, *b)* et *d)* sont consignés sans délai, en anglais ou en français, dans le registre des hydrocarbures, partie II (Opérations concernant la cargaison et le ballast) chaque fois qu'ils ont lieu,

(ii) d'autre part, que les défaillances d'un équipement de filtrage d'hydrocarbures sont consignées sans délai dans le registre des hydrocarbures, partie II (Opérations concernant la cargaison et le ballast);

b) s'assurer que chaque mention portée sur le registre des hydrocarbures, partie II (Opérations concernant la cargaison et le ballast) est signée par l'officier responsable de l'opération;

c) signer chaque page du registre des hydrocarbures, partie II (Opérations concernant la cargaison et le ballast).

(5) Le registre des hydrocarbures (partie I et partie II) doit être conservé à bord pendant une période de trois ans suivant la date de la dernière mention et, pendant cette période, être mis, aux fins d'inspection, à la disposition du fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution.

(6) Le registre des hydrocarbures (partie I et partie II) peut faire partie du journal de bord réglementaire.

Reçus de l'installation de réception pour les navires

52. (1) Le capitaine du navire doit obtenir du propriétaire ou de l'exploitant d'installation de réception qui reçoit les résidus d'hydrocarbures un reçu ou un certificat qui indique la date, l'heure, le type et la quantité de résidus d'hydrocarbures transbordés à l'installation de réception.

(2) Le capitaine du navire doit conserver le reçu ou le certificat à bord pour une période d'un an suivant la date de son émission et, pendant cette période, être mis, aux fins d'inspection, à la disposition du fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution à sa demande.

Alarmes pour eaux de cale

53. (1) Les alarmes qui doivent être conformes en vertu des alinéas 28a) ou g) aux spécifications de la partie 2 de l'annexe de la résolution MEPC.107(49) doivent être munies d'un dispositif d'enregistrement qui enregistre la date, l'heure et l'état de l'alarme et l'état de fonctionnement du matériel de filtrage d'hydrocarbures.

(2) Le dispositif d'enregistrement doit stocker les données et pouvoir afficher et imprimer le fichier des données.

(3) Les données enregistrées doivent être conservées à bord pour une période de 18 mois et, pendant cette période, être mises, aux fins d'inspection, à la disposition du fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution à sa demande.

Sous-section 7

Coque double pour les pétroliers

Exigences relatives à la construction

54. (1) Le présent article s'applique à tout pétrolier dans les cas suivants :

- a) son contrat de construction est conclu le 6 juillet 1993 ou après cette date;
- b) à défaut de contrat de construction, la quille de celui-ci est posée le 6 janvier 1994 ou après cette date, ou dont la construction se trouve à un stade équivalent à cette date;
- c) la livraison de celui-ci s'est effectuée le 6 juillet 1996 ou après cette date;
- d) une transformation importante y a été effectuée et, selon le cas :
 - (i) son contrat de construction est conclu le 6 juillet 1993 ou après cette date,
 - (ii) à défaut de contrat de construction, les travaux de construction de celui-ci ont commencé le 6 janvier 1994 ou après cette date,
 - (iii) l'achèvement de celui-ci s'est effectué le 6 juillet 1996 ou après cette date.

(2) Tout pétrolier visé au paragraphe (1) doit être conforme aux exigences suivantes :

- a) celles qui visent la conception et la construction et qui figurent à la règle 19 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers à moins qu'il ne soit conçu et construit conformément aux exigences de la règle 19.5 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers;
- b) celles qui visent la localisation de la cargaison et qui figurent à la règle 19.5 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers.

(3) Tout propriétaire ou exploitant d'un pétrolier visé au paragraphe (1) doit s'assurer que celui-ci est conforme aux exigences du présent article.

Exigences internationales pour les pétroliers de la catégorie 1, les pétroliers de la catégorie 2 et les pétroliers de la catégorie 3

55. (1) Dans le présent article, « pétrolier de la catégorie 1 », « pétrolier de la catégorie 2 » et « pétrolier de la catégorie 3 » s'entendent au sens des règles 20.3.1, 20.3.2 et 20.3.3, respectivement, de la règle 20 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers.

(2) Sous réserve du paragraphe (3), le présent article s'applique :

- a) aux pétroliers, qui ne sont pas des pétroliers canadiens, qui naviguent dans les eaux de compétence canadienne et qui sont visés à la règle 20.1.1 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers;

b) aux pétroliers canadiens auxquels un certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures a été délivré en vertu du sous-alinéa 36(1)a)(ii).

(3) Le présent article ne s'applique pas :

a) aux pétroliers auxquels s'appliquent l'article 54;

b) aux pétroliers qui sont conformes à la règle 19 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers;

c) aux pétroliers visés à la règle 20.1.3 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers;

d) aux pétroliers immatriculés aux États-Unis qui naviguent dans les eaux de compétence canadienne;

e) aux pétroliers qui se livrent au cabotage au sens de la *Loi sur le cabotage*.

(4) Sous réserve des paragraphes (5) à (9), toute catégorie de pétrolier indiquée à la colonne 1 du tableau du présent paragraphe ayant une date de livraison précisée à la colonne 2 doit être conforme aux exigences de la règle 19 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers au plus tard à la date de conformité correspondante précisée à la colonne 3.

TABLEAU

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Article	Catégorie de pétrolier	Date de livraison du pétrolier	Date de conformité
1.	Pétrolier de la catégorie 1	Le 5 avril 1982 ou avant cette date	Le 5 avril 2005
		Après le 5 avril 1982	La date anniversaire de la livraison du pétrolier en 2005
2.	Pétrolier de la catégorie 2 et pétrolier de la catégorie 3	Le 5 avril 1977 ou avant cette date	Le 5 avril 2005
		Après le 5 avril 1977 mais avant le 1 ^{er} janvier 1978	La date anniversaire de la livraison du pétrolier en 2005
		En 1978 ou en 1979	La date anniversaire de la livraison du pétrolier en 2006

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Article	Date de livraison du pétrolier	Date de conformité
Catégorie de pétrolier		
	En 1980 ou en 1981	La date anniversaire de la livraison du pétrolier en 2007
	En 1982	La date anniversaire de la livraison du pétrolier en 2008
	En 1983	La date anniversaire de la livraison du pétrolier en 2009
	En 1984 ou dans une année ultérieure	La date anniversaire de la livraison du pétrolier en 2010

(5) Tout pétrolier de la catégorie 2 ou tout pétrolier de la catégorie 3 qui atteint l'âge de 15 ans ou plus après la date de sa livraison doit être conforme aux exigences relatives au système d'évaluation de l'état du navire visé à la règle 20.6 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers.

(6) Dans le cas d'un pétrolier de la catégorie 2 canadien ou d'un pétrolier de la catégorie 3 canadien doté d'espaces à double coque qui ne sont pas utilisés pour le transport d'hydrocarbures et qui s'étendent sur toute la longueur de la citerne à cargaison, mais ne sont pas conformes aux conditions précisées à la règle 20.1.3 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers ou qui est doté uniquement d'un double fond ou de doubles côtés qui ne sont pas utilisés pour le transport d'hydrocarbures et qui s'étendent sur toute la longueur de la citerne à cargaison, le ministre peut approuver le maintien en exploitation du pétrolier après la date précisée au paragraphe (4) si, à la fois :

- a) le pétrolier était en service le 1^{er} juillet 2001;
- b) les spécifications relatives au pétrolier prévues au présent paragraphe demeurent inchangées;
- c) son maintien en exploitation ne se prolonge pas après la date anniversaire de sa livraison en 2015 ou après la date à laquelle il atteint l'âge de 25 ans après la date de sa livraison, selon la première de ces éventualités à survenir.

(7) Le ministre peut approuver le maintien en exploitation d'un pétrolier de la catégorie 2 canadien ou d'un pétrolier de la catégorie 3 canadien après la date précisée au paragraphe (4) si, à la fois :

- a) à son avis, les résultats du système d'évaluation de l'état du navire visé au paragraphe (5) indiquent que le pétrolier est en état de continuer à être exploité;
- b) son maintien en exploitation ne se prolonge pas après la date anniversaire de sa livraison en 2015 ou après la date à laquelle il atteint l'âge de 25 ans après la date de sa livraison, selon la première de ces éventualités à survenir.

(8) Sous réserve du paragraphe (9), tout pétrolier de la catégorie 2 ou tout pétrolier de la catégorie 3 qui n'est pas un pétrolier canadien peut naviguer dans les eaux de compétence canadienne après la date précisée au paragraphe (4) à condition que le gouvernement de l'État sous le pavillon duquel il est habilité à naviguer lui ait permis de se maintenir en exploitation en vertu de la règle 20.5 ou 20.7 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers.

(9) Il est interdit à tout pétrolier de la catégorie 2 ou tout pétrolier de la catégorie 3 qui n'est pas un pétrolier canadien et qui est exploité en application de la règle 20.5 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers après la date anniversaire de sa livraison en 2015 d'entrer dans un port ou une installation terminale au large situés dans les eaux de compétence canadienne.

Pétroliers transportant des cargaisons d'hydrocarbures lourds

56. (1) Dans le présent article, « hydrocarbures lourd » s'entend au sens de la règle 21.2 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers.

(2) Sous réserve du paragraphe (3), le présent article s'applique à tout pétrolier d'un port en lourd de 600 tonnes métriques ou plus qui transporte des cargaisons d'hydrocarbures lourds sans égard à sa date de livraison.

(3) Le présent article ne s'applique pas :

- a) aux pétroliers canadiens qui effectuent exclusivement des voyages dans les eaux de compétence canadienne;
- b) aux pétroliers qui sont conformes à la règle 19 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers;
- c) aux pétroliers visés à la règle 21.1.2 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers.

(4) Sous réserve des paragraphes (5) à (10), tout pétrolier auquel s'applique le présent article doit :

a) dans le cas d'un pétrolier d'un port en lourd de 5 000 tonnes métriques ou plus, être conforme aux exigences de l'article 55 et de la règle 19 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers;

b) dans le cas d'un pétrolier d'un port en lourd de 600 tonnes métriques mais de moins de 5 000 tonnes métriques, être doté :

(i) d'une part, de citernes ou d'espaces de double fond conformes à la règle 19.6.1 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers au plus tard à la date anniversaire de sa livraison en 2008,

(ii) d'autre part, de citernes ou d'espaces latéraux disposés conformément à la règle 19.3.1 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers et conformes à l'exigence relative à la distance « w » qui est visée à la règle 19.6.2 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers au plus tard à la date anniversaire de sa livraison en 2008.

(5) Dans le cas d'un pétrolier canadien d'un port en lourd de 5 000 tonnes métriques ou plus qui transporte des cargaisons d'hydrocarbures lourds et est doté d'espaces à double coque qui ne sont pas utilisés pour le transport d'hydrocarbures et qui s'étendent sur toute la longueur de la citerne à cargaison, mais ne sont pas conformes aux conditions précisées à la règle 21.1.2 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers ou qui est doté uniquement d'un double fond ou de doubles côtés qui ne sont pas utilisés pour le transport d'hydrocarbures et qui s'étendent sur toute la longueur de la citerne à cargaison, le ministre peut approuver le maintien en exploitation du pétrolier après la date précisée au paragraphe (4) si, à la fois :

a) le pétrolier était en service le 4 décembre 2003;

b) les spécifications relatives au pétrolier visées au présent paragraphe demeurent inchangées;

c) son maintien en exploitation ne se prolonge pas après la date à laquelle il atteint l'âge de 25 ans après la date de sa livraison.

(6) Dans le cas d'un pétrolier canadien d'un port en lourd de 5 000 tonnes métriques ou plus qui transporte du pétrole brut d'une densité, à 15 °C, supérieure à 900 kg/m³ mais inférieure à

945 kg/m³, le ministre peut approuver le maintien en exploitation de celui-ci après la date précisée à l'alinéa (4)*a*) si, à la fois :

- a*) à son avis, les résultats du système d'évaluation de l'état du navire visé au paragraphe 55(5) indiquent qu'il est en état de continuer à être exploité;
- b*) son maintien en exploitation ne se prolonge pas après la date à laquelle il atteint l'âge de 25 ans après la date de sa livraison.

(7) Le ministre prend en considération les dimensions, l'âge, la zone d'exploitation et l'état de la structure du pétrolier pour formuler l'avis visé à l'alinéa (6)*a*).

(8) Dans le cas d'un pétrolier canadien d'un port en lourd de 600 tonnes métriques ou plus mais de moins de 5 000 tonnes métriques qui transporte des cargaisons d'hydrocarbures lourds, le ministre peut approuver le maintien en exploitation de celui-ci après la date précisée à l'alinéa (4)*b*) si, à la fois :

- a*) à son avis, le pétrolier est en état de continuer à être exploité;
- b*) son maintien en exploitation ne se prolonge pas après la date à laquelle il atteint l'âge de 25 ans après la date de sa livraison.

(9) Le ministre prend en considération les dimensions, l'âge, la zone d'exploitation et l'état de la structure du pétrolier pour formuler l'avis visé à l'alinéa (8)*a*).

(10) Tout pétrolier qui n'est pas un pétrolier canadien peut naviguer dans les eaux de compétence canadienne après la date précisée au paragraphe (4) à condition que le gouvernement de l'État sous le pavillon duquel il est habilité à naviguer lui ait permis de se maintenir en exploitation en vertu de la règle 21.5 ou 21.6 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers.

Exigences relatives aux autres pétroliers

57. (1) Sous réserve du paragraphe (2), le présent article s'applique à tout pétrolier autre qu'un pétrolier auquel s'applique les articles 54 à 56.

(2) Le présent article ne s'applique pas :

- a*) aux pétroliers qui sont conformes à la règle 19 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers;
- b*) aux pétroliers visés à la règle 20.1.3 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers;
- c*) aux pétroliers non autopropulsés qui, à la fois :

- (i) sont d'une jauge brute de moins de 2 000 tonneaux,
- (ii) n'ont pas de citernes à cargaison d'une capacité supérieure à 200 m³,
- (iii) naviguent uniquement, selon le cas :

- (A) sur le fleuve Mackenzie,
- (B) dans les eaux contiguës du fleuve qui ne se trouvent pas dans la zone de contrôle de la sécurité de la navigation 12,
- (C) dans une rivière ou un lac qui se jette dans le fleuve Mackenzie.

(3) Pour l'application du présent article, l'âge d'un navire est déterminé à partir de la plus tardive des dates suivantes :

- a) sa date de livraison après la construction initiale;
- b) la date d'achèvement d'une transformation importante de celui-ci, si elle s'achève avant le 6 juillet 1996.

(4) Il est interdit à tout pétrolier d'une jauge brute de moins de 5 000 tonneaux de naviguer après le 1^{er} janvier 2015 à moins qu'il ne soit muni d'une coque double ou d'un dispositif de confinement double que le ministre conclut qu'il est aussi efficace qu'une coque double pour la prévention des rejets d'hydrocarbures.

(5) Tout pétrolier doit être conforme aux exigences de la règle 19 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers si :

- a) dans le cas d'un pétrolier d'une jauge brute de 5 000 tonneaux ou plus mais de moins de

30 000 tonneaux, il est âgé :

- (i) de 25 ans ou plus et est muni d'une coque simple,
- (ii) de 30 ans ou plus et est muni seulement d'un double fond ou de doubles côtés;

- b) dans le cas d'un pétrolier d'une jauge brute de 30 000 tonneaux ou plus, il est âgé :

- (i) de 23 ans ou plus et est muni d'une coque simple,
- (ii) de 28 ans ou plus et est muni seulement d'un double fond ou de doubles côtés.

(6) Sous réserve du paragraphe (4), il est interdit à tout pétrolier muni d'une coque simple de naviguer après le 1^{er} janvier 2010.

(7) Sous réserve du paragraphe (4), il est interdit à tout pétrolier muni seulement d'une coque double ou de doubles côtés de naviguer après le 1^{er} janvier 2015.

(8) Pour l'application des paragraphes (5) à (7), les doubles fonds ou les doubles côtés contigus aux espaces de cargaison doivent être conformes aux exigences applicables visant la conception et la construction qui figurent à la règle 19.3 ou 19.6 de l'Annexe I de la Convention sur la pollution des mers.

[58 à 60 réservés]

SECTION 2

SUBSTANCES LIQUIDES NOCIVES ET PRODUITS CHIMIQUES DANGEREUX

Sous-section 1

Généralités — Substances liquides

Évaluation provisoire des substances liquides

61. Il est interdit à tout navire ou à tout propriétaire ou capitaine d'un navire de transporter une substance liquide en vrac qui ne figure pas aux chapitres 17 ou 18 du Recueil IBC à moins qu'elle n'ait été évaluée à titre provisoire conformément à la règle 6.3 de l'Annexe II de la Convention sur la pollution des mers.

Sous-section 2

Construction et équipement

Interprétation

62. Tout navire, quelle que soit sa date de construction, qui est transformé en navire-citerne pour produits chimiques doit être considéré comme un navire-citerne pour produits chimiques construit à la date à laquelle la transformation a été entreprise à moins que le navire :

- a) n'ait été construit avant le 1^{er} juillet 1986;
- b) n'ait été certifié en vertu du Recueil BCH pour ne transporter que des produits indiqués dans ce Recueil comme étant des substances qui présentent uniquement des risques de pollution.

Normes relatives à la construction et à l'équipement

63. (1) Sous réserve du paragraphe (2), tout navire pour SLN doit être construit et équipé des orifices de rejet immergés conformément aux règles 12.8 à 12.10 de l'Annexe II de la Convention sur la pollution des mers.

(2) Le navire pour SLN qui est construit avant le 1^{er} janvier 2007 et qui est autorisé à transporter seulement des substances liquides nocives de catégorie Z n'a pas à être conforme au paragraphe (1).

(3) S'ils sont construits le 1^{er} juillet 1986 ou après cette date, ou construits avant cette date et immatriculés au Canada le 16 février 1993 ou après cette date, les navires ci-après doivent être conformes aux prescriptions applicables du Recueil IBC visant la conception, la construction, l'équipement et les systèmes :

- a) les navires qui transportent une substance liquide nocive énumérée au chapitre 17 du Recueil IBC;
- b) les navires-citernes autopropulsés qui transportent en vrac un produit chimique dangereux.

(4) S'ils sont construits avant le 1^{er} juillet 1986 et immatriculés au Canada avant le 16 février 1993, les navires suivants qui ne sont pas des navires canadiens et qui sont construits avant le 1^{er} juillet 1986, doivent être conformes aux prescriptions applicables du Recueil BCH visant la conception, la construction, l'équipement et les systèmes :

- a) les navires qui transportent une substance liquide nocive;
- b) les navires-citernes autopropulsés qui transportent en vrac un produit chimique dangereux.

Conteneurs ou ponts fermés de navires pour SLN

64. (1) Tout collecteur de chargement ou de déchargement de la cargaison de substances liquides nocives et tout raccord de transbordement de la cargaison à bord d'un navire pour SLN doivent être munis ou équipés d'un conteneur ou d'un pont fermé qui est conforme aux exigences suivantes :

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

(2) Si le plus gros tuyau du collecteur de chargement ou de déchargement de la cargaison de substances liquides nocives ou du raccord de transbordement de la cargaison à bord d'un navire pour SLN a un diamètre intérieur indiqué à la colonne 1 du

tableau du paragraphe 20(2), le conteneur ou le pont fermé doit, à tirant d'eau égal, avoir le volume indiqué à la colonne 2.

Plans et spécifications

65. (1) Le propriétaire d'un navire pour SLN canadien doit présenter au ministre, en quatre exemplaires, les plans et les spécifications visant le navire, lesquels doivent comporter une description de ce qui suit :

- a) le conteneur ou le pont fermé visé à l'article 64;
- b) les dispositifs de pompage, d'aspiration et de déchargement, l'emplacement et la dimension des orifices de rejet immergés, ainsi que les citernes à résidus ou les autres méthodes visées à la règle 12 de l'Annexe II de la Convention sur la pollution des mers;
- c) l'équipement de ventilation qui figure à l'appendice 7 de l'Annexe II de la Convention sur la pollution des mers, s'il s'agit d'un navire qui utilise les méthodes de ventilation visées à la règle 13.3 de l'Annexe II de la Convention sur la pollution des mers.

(2) Le propriétaire d'un navire canadien visé aux paragraphes 63(3) et (4) doit présenter au ministre, en quatre exemplaires, les plans et les spécifications visant le navire qui comportent une description de ce qui suit :

- a) la disposition générale des citernes à cargaison, des cofferdams, des citernes à résidus, des citernes à ballast, des citernes de doubles fonds et des chambres de pompes et de toute autre installation faisant partie de la coque à l'intérieur de la tranche des citernes à cargaison ou attenante à celle-ci;
- b) l'emplacement des locaux d'habitation et de service, de la tranche de propulsion principale et des tranches des machines auxiliaires par rapport à la tranche des citernes à cargaison, y compris les ouvertures de celles-ci comme les portes, les fenêtres, les ouvertures d'accès et les orifices de ventilation;
- c) le tuyautage des citernes à cargaison, les dispositifs de jaugeage de ces citernes, les systèmes de pompage des caissons, les systèmes de dégagement des citernes à cargaison, les systèmes de ventilation, les systèmes et instruments de détection des vapeurs, les systèmes de contrôle de la température de la cargaison, les systèmes de contrôle de l'atmosphère, la protection contre les incendies, l'équipement et les

installations électriques, ainsi que les mesures et l'équipement assurant la sécurité et la protection du personnel;

d) la capacité du navire à subir des avaries dues à son abordage ou à son échouement et à y survivre aux termes du Recueil IBC ou du Recueil BCH, selon le cas.

(3) Les plans et les spécifications visés au paragraphe (2) doivent comporter ce qui suit :

a) le détail des matériaux destinés à être utilisés;

b) les calculs ayant servi à déterminer les dimensions physiques, les capacités, les charges, les pressions et les températures.

(4) Les plans et les spécifications visés aux paragraphes (1) et (2) doivent être présentés avant la construction de la coque ou avant l'exécution de réparations majeures à un navire.

Plan d'urgence

66. Le propriétaire d'un navire pour SLN canadien d'une jauge brute de 150 tonneaux ou plus doit présenter au ministre, en quatre exemplaires, le plan d'urgence de bord contre la pollution par les substances liquides nocives à moins qu'un plan d'urgence de bord contre la pollution des mers n'ait été présenté en vertu du paragraphe 38(4).

Manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet

67. (1) Le propriétaire d'un navire pour SLN canadien doit présenter au ministre, en quatre exemplaires, le manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet du navire selon le modèle qui figure à l'appendice 4 de l'Annexe II de la Convention sur la pollution des mers.

(2) Le manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet doit énoncer les dispositifs et toutes les méthodes à utiliser concernant la manutention de la cargaison, le nettoyage des citernes, la manutention des résidus de décantation et le ballastage et le déballastage des citernes à cargaison pour être conforme au présent règlement.

Sous-section 3

Inspections et certificats

Inspections initiales et inspections périodiques

68. (1) Tout navire doit être inspecté par un inspecteur de navires à vapeur ou une société de classification agréée pour s'assurer que sa construction, sa disposition, son équipement, ses appareils, ses installations et ses systèmes sont conformes au présent règlement avant sa première mise en service ou la délivrance de son premier certificat canadien de transport de substances liquides nocives ou de son certificat d'aptitude au transport.

(2) L'inspecteur de navires à vapeur ou une société de classification agréée doit délivrer au navire qui est conforme au présent règlement un certificat canadien de transport de substances liquides nocives ou un certificat d'aptitude au transport qui est valide pour une période de cinq ans ou moins à compter de la date de sa délivrance.

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

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

Inspections intermédiaires

69. (1) Le propriétaire ou le capitaine d'un navire peut choisir d'effectuer l'inspection intermédiaire dans les trois mois précédant ou suivant l'expiration d'une période de deux ou de trois ans suivant la date de délivrance de son certificat canadien de transport de substances liquides nocives ou de son certificat d'aptitude au transport.

(2) Tout navire doit faire l'objet d'une inspection intermédiaire par un inspecteur de navires à vapeur ou une société de classification agréée pour s'assurer que son équipement et son système de tuyautage fonctionnent et sont entretenus conformément au présent règlement.

(3) Pendant une inspection intermédiaire, s'il est constaté que l'équipement et le système de tuyautage fonctionnent et sont entretenus conformément au présent

règlement, l'inspecteur de navires à vapeur ou une société de classification agréée doit l'attester en annotant le certificat canadien de transport de substances liquides nocives ou le certificat d'aptitude au transport du navire.

Inspections annuelles

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

a) dans les trois mois précédant ou suivant l'expiration de la période d'un an suivant la date de délivrance de son certificat canadien de transport de substances liquides nocives ou de son certificat d'aptitude au transport;

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

(i) soit d'une période de trois ans suivant la date de délivrance de son certificat canadien de transport de substances liquides nocives ou de son certificat d'aptitude au transport, si l'inspection intermédiaire visée au paragraphe 69(1) a lieu dans les trois mois précédant ou suivant l'expiration d'une période de deux ans suivant la date de délivrance du certificat en cause,

(ii) soit d'une période de deux ans suivant la date de délivrance de son certificat canadien de transport de substances liquides nocives ou de son certificat d'aptitude au transport, si l'inspection intermédiaire visée au paragraphe 69(1) a lieu dans les trois mois précédant ou suivant l'expiration d'une période de trois ans suivant la date de délivrance du certificat en cause;

c) dans les trois mois précédant ou suivant la période de quatre ans suivant la date de délivrance de son certificat canadien de transport de substances liquides nocives ou de son certificat d'aptitude au transport.

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

Délivrance de certificats internationaux

71. (1) Un inspecteur de navires à vapeur ou une société de classification agréée peut, à la demande du propriétaire ou du capitaine d'un navire canadien, délivrer au navire :

- a) soit un certificat international de prévention de la pollution liée au transport de substances liquides nocives en vrac s'il est conforme aux dispositions applicables de l'Annexe II de la Convention sur la pollution des mers;
- b) soit un certificat d'aptitude au transport s'il est conforme aux dispositions applicables du Recueil IBC ou du Recueil BCH.

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

Sous-section 4

Documents à bord du navire

Documents à conserver à bord

72. Tout navire pour SLN et tout navire-citerne pour produits chimiques doivent conserver à bord, dans leur version française ou anglaise :

a) l'un des documents suivants :

(i) un certificat canadien de transport de substances liquides nocives, s'il s'agit d'un navire canadien qui effectue exclusivement des voyages dans les eaux de compétence canadienne et qui transporte uniquement une substance liquide nocive qui n'est pas un produit chimique dangereux,

(ii) un certificat international de prévention de la pollution liée au transport de substances liquides nocives en vrac qui est conforme à la règle 9 de l'Annexe II de la Convention sur la pollution des mers, s'il s'agit d'un navire qui est :

(A) soit un navire canadien qui effectue des voyages qui ne se déroulent pas exclusivement dans les eaux de compétence canadienne et qui transporte uniquement une substance liquide nocive qui n'est pas un produit chimique dangereux,

(B) soit un navire qui n'est pas un navire canadien, qui est immatriculé dans un État signataire de la Convention sur la pollution des mers et se trouve dans les eaux de compétence canadienne et transporte uniquement une substance liquide nocive qui n'est pas un produit chimique dangereux,

(iii) un certificat d'aptitude au transport, s'il s'agit d'un navire qui est :

(A) soit un navire canadien qui transporte un produit chimique dangereux,

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

(iv) un certificat de conformité qui atteste qu'il est conforme aux dispositions applicables de l'Annexe II de la Convention sur la pollution des mers, du Recueil IBC ou du Recueil BCH, selon le cas, s'il est immatriculé dans un État qui n'est pas signataire de celle-ci et se trouve dans les eaux de compétence canadienne;

b) un manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet qui est conforme à la règle 14 de l'Annexe II de la Convention sur la pollution des mers, s'il s'agit d'un navire pour SLN;

c) un exemplaire du Recueil IBC ou du Recueil BCH, selon le cas, s'il s'agit d'un navire-citerne pour produits chimiques.

Plan d'urgence

73. (1) Sous réserve du paragraphe (2), tout navire pour SLN d'une jauge brute de 150 tonneaux ou plus doit conserver à bord, en français ou en anglais, un plan d'urgence de bord contre la pollution par les substances liquides nocives qui est conforme à la règle 17.2 de l'Annexe II de la Convention sur la pollution des mers.

(2) Si le paragraphe 38(1) s'applique à un navire pour SLN, le plan d'urgence de bord contre la pollution par les substances liquides nocives peut être combiné avec le plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures. Dans ce cas, le plan s'intitule « Plan d'urgence de bord contre la pollution des mers ».

Sous-section 5

Contrôle des opérations de la cargaison

Méthodes d'exploitation

74. Le capitaine d'un navire doit s'assurer que les méthodes d'exploitation concernant la manutention de la cargaison, le nettoyage des citernes, la manutention des résidus et le ballastage et déballastage des citernes à cargaison sont exécutées conformément au manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet du navire, à la présente sous-section et à la sous-section 6.

Exigences d'exploitation

75. (1) Le capitaine d'un navire-citerne pour produits chimiques qui est construit le 1^{er} juillet 1986 ou après cette date, ou construit avant cette date et immatriculé au Canada le 16 février 1993 ou après cette date, doit se conformer aux prescriptions en matière d'exploitation prévues au Recueil IBC.

(2) Le capitaine d'un navire-citerne pour produits chimiques visé au paragraphe (1) doit refuser de prendre à bord la cargaison visée à la règle 16.2.2 du Recueil IBC si l'analyse de la cargaison n'a pas été certifiée par le fabricant ou un chimiste en océanographie.

(3) Le capitaine d'un navire-citerne pour produits chimiques autre que celui visé au paragraphe (1) doit se conformer aux prescriptions en matière d'exploitation prévues au chapitre V du Recueil BCH.

Méthodes de ventilation

76. Seules les substances ayant une tension de vapeur de plus de 5 kPa à 20 °C peuvent être ventilées pour en enlever les résidus, auquel cas les méthodes de ventilation à suivre sont celles visées aux alinéas 79(1)c) et 80(2)c) et elles doivent être appliquées conformément aux articles 2 et 4 de l'appendice 7 de l'Annexe II de la Convention sur la pollution des mers.

Opérations de lavage de citernes

77. Les opérations de lavage de citernes visées aux articles 79 et 80 doivent être effectuées :

- a) conformément aux dispositions de l'appendice 6 de l'Annexe II de la Convention sur la pollution des mers;
- b) de manière que l'effluent résultant du lavage soit rejeté à une installation de réception et non dans l'eau.

Opérations d'assèchement

78. (1) Lorsque des opérations d'assèchement de cargaison visant des substances liquides nocives de catégorie Y sont effectuées à une installation de déchargement, le propriétaire ou l'exploitant de l'installation doit s'assurer que celle-ci peut recevoir la cargaison à un débit moyen de 6 m³ à l'heure sans créer une contre-pression de plus de 100 kPa au collecteur du navire.

(2) Le collecteur du navire doit être d'au plus 3 m au-dessus de la ligne de flottaison, à marée basse moyenne.

(3) Les manches à cargaison et les tuyautages de cargaison qui contiennent des substances liquides nocives ne doivent pas être vidés de leur contenu à bord du navire une fois les opérations d'assèchement de la cargaison terminées.

Méthodes — Catégorie X

79. (1) Toute citerne de laquelle une substance liquide nocive de catégorie X a été déchargée doit être lavée avant que le navire quitte le port de déchargement à moins que, selon le cas :

- a) la citerne ne soit rechargée avec la même substance ou une substance compatible avec celle-ci et qu'elle ne soit ni ballastée avant son chargement ni lavée après que le navire a quitté le port de déchargement;
- b) le capitaine du navire n'informe le Bureau par écrit que la citerne sera lavée dans un autre port qui possède des installations de réception convenables;
- c) les résidus de cargaison ne soient éliminés par une méthode de ventilation.

(2) Sous réserve du paragraphe (3), les opérations de lavage de citernes doivent être effectuées par lavage de la citerne et par rejet de l'effluent à une installation de réception jusqu'à ce que la concentration de la substance dans l'effluent soit passée à 0,1 pour cent en poids et, ensuite, par le rejet de l'effluent résiduel jusqu'à ce que la citerne soit vide.

(3) Les opérations de lavage de citernes doivent être effectuées par lavage de la citerne et par rejet de l'effluent à une installation de réception conformément à l'article 77, s'il est impossible de mesurer la concentration de la substance conformément au paragraphe (2) sans entraîner de retards indus pour le navire.

(4) Les opérations de lavage de citernes doivent être effectuées en présence du fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution, et il doit annoter les mentions appropriées dans le registre de la cargaison pour les navires transportant des substances liquides nocives en vrac.

Méthodes — Catégories Y et Z

80. (1) Toute citerne de laquelle une substance liquide nocive de catégorie Y ou Z a été déchargée doit être lavée avant que le navire quitte le port de déchargement dans les cas suivants :

- a) la substance déchargée est une substance liquide nocive de catégorie Y qui est une substance à viscosité élevée ou une substance qui se solidifie;
- b) l'opération de déchargement n'est pas effectuée conformément au manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet du navire.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas dans les cas suivants :

- a) la citerne est rechargée avec la même substance ou une substance compatible avec celle-ci et elle n'est ni ballastée avant son chargement ni lavée après que le navire a quitté le port de déchargement;
- b) le capitaine du navire informe le Bureau par écrit que la citerne sera lavée dans un autre port qui possède des installations de réception convenables;
- c) les résidus de cargaison sont éliminés par une méthode de ventilation.

Sous-section 6

Rejet de substances liquides nocives

Application

81. La présente sous-section s'applique :

- a) aux navires pour SLN qui se trouvent dans les eaux de la section I et dans les eaux de la section II;
- b) aux navires pour SLN canadiens qui se trouvent dans les eaux situées au-delà des limites extérieures des eaux de la section II, sauf ceux qui se trouvent dans une zone spéciale visée à l'article 9.

Interdiction — Eaux de la section I

82. Sous réserve de l'article 8, il est interdit à tout navire de rejeter des substances liquides nocives dans les eaux de la section I et à toute personne d'en rejeter ou d'en permettre le rejet.

Interdiction — Eaux de la section II et les eaux situées au-delà des eaux de la section II

83. Sous réserve des articles 8 et 84 à 87, il est interdit :

- a) à tout navire de rejeter des substances liquides nocives dans les eaux de la section II et à toute personne d'en rejeter ou d'en permettre le rejet;
- b) à tout navire canadien de rejeter des substances liquides nocives dans les eaux situées au-delà des eaux de la section II et à toute personne d'en rejeter ou d'en permettre le rejet.

Rejet autorisé — Catégorie X

84. Les eaux de ballast ajoutées dans une citerne dont le plus récent contenu était une substance liquide nocive de catégorie X peuvent être rejetées d'un navire qui se trouve dans les eaux de la section II ou d'un navire canadien visé à l'alinéa 81*b*) s'il s'agit d'un navire pour SLN, si les conditions suivantes sont réunies :

- a*) la citerne a été lavée conformément au paragraphe 79(2);
- b*) le rejet est effectué conformément au manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet du navire;
- c*) le navire fait route à une vitesse d'au moins 7 nœuds, s'il s'agit d'un navire autopropulsé, ou d'au moins 4 nœuds, s'il s'agit d'un navire non autopropulsé;
- d*) le rejet est effectué au-dessous de la ligne de flottaison par un orifice de rejet immergé qui n'excède pas le taux maximum pour lequel celui-ci a été conçu;
- e*) le rejet est effectué à une distance d'au moins 12 milles marins à partir de la terre la plus proche;
- f*) le rejet est effectué dans des eaux d'une profondeur d'au moins 25 m.

Rejet autorisé — Catégorie Y

85. Les substances liquides nocives de catégorie Y peuvent être rejetées d'un navire qui se trouve dans les eaux de la section II ou d'un navire canadien visé à l'alinéa 81*b*) s'il s'agit d'un navire pour SLN si les conditions suivantes sont réunies :

- a*) le rejet est effectué conformément au manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet du navire;
- b*) le navire fait route à une vitesse d'au moins 7 nœuds, s'il s'agit d'un navire autopropulsé, ou d'au moins 4 nœuds, s'il s'agit d'un navire non autopropulsé;
- c*) le rejet est effectué au-dessous de la ligne de flottaison par un orifice de rejet immergé qui n'excède pas le taux maximum pour lequel celui-ci a été conçu;
- d*) le rejet est effectué à une distance d'au moins 12 milles marins à partir de la terre la plus proche;
- e*) le rejet est effectué dans des eaux d'une profondeur d'au moins 25 m.

Rejet autorisé — Catégorie Z

86. Les substances liquides nocives de catégorie Z peuvent être rejetées d'un navire qui se trouve dans les eaux de la section II ou d'un navire canadien visé à l'alinéa 81*b*) s'il s'agit d'un navire pour SLN si les conditions suivantes sont réunies :

- a)* le rejet est effectué conformément au manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet du navire;
- b)* le navire fait route à une vitesse d'au moins 7 nœuds, s'il s'agit d'un navire autopropulsé, ou d'au moins 4 nœuds, s'il s'agit d'un navire non autopropulsé;
- c)* le rejet est effectué au-dessous de la ligne de flottaison par un orifice de rejet immergé qui n'excède pas le taux maximum pour lequel celui-ci a été conçu, s'il s'agit d'un navire construit le 1^{er} janvier 2007 ou après cette date;
- d)* le rejet est effectué à une distance d'au moins 12 milles marins à partir de la terre la plus proche;
- e)* le rejet est effectué dans des eaux d'une profondeur d'au moins 25 m.

Rejet autorisé — Eaux de ballast

87. (1) Les eaux de ballast ajoutées dans une citerne à cargaison qui a été lavée de manière à ce que celles-ci contiennent moins de 1 ppm de la substance liquide nocive qui était transportée précédemment dans le navire pour SLN peuvent être rejetées dans la mer sans égard au taux de rejet, à la vitesse du navire et au lieu du rejet à condition qu'il se trouve à moins de 12 milles marins à partir de la terre la plus proche et dans des eaux d'une profondeur d'au moins 25 m.

(2) S'il s'agit d'un navire pour SLN construit avant le 1^{er} juillet 1994, les eaux de ballast sont réputées contenir moins de 1 ppm de la substance liquide nocive qui était transportée précédemment si la citerne à cargaison est lavée, selon le cas :

- a)* avec une quantité d'eau au moins égale à celle exigée par l'article 20 de l'appendice 6 de l'Annexe II de la Convention sur la pollution des mers en utilisant un facteur « k » égal à 1,0 dans la formule;
- b)* conformément à l'appendice 6 de l'Annexe II de la Convention sur la pollution des mers et ensuite, un lavage complet par la machine.

(3) S'il s'agit d'un navire pour SLN autre qu'un navire visé au paragraphe (2), les eaux de ballast sont réputées contenir moins de 1 ppm de la substance liquide nocive qui était transportée précédemment si la citerne à cargaison est lavée conformément à l'appendice 6 de l'Annexe II de la Convention sur la pollution des mers.

Sous-section 7

Opérations de transbordement

Communications

88. Tout navire et tout propriétaire ou exploitant d'une installation de chargement ou d'une installation de déchargement prenant part à une opération de transbordement doivent respecter les exigences de l'article 45 relatives aux communications.

Éclairage

89. (1) Si une opération de transbordement s'effectue entre le coucher et le lever du soleil, tout navire et tout propriétaire ou exploitant d'une installation de chargement ou une installation de déchargement qui prennent part à l'opération doivent fournir un éclairage qui est :

- a) d'une part, d'une intensité minimale de 54 lx à chaque raccord de transbordement de la cargaison du navire ou de l'installation;
- b) d'autre part, d'une intensité minimale de 11 lx à chaque aire de travail pour les opérations de transbordement entourant chaque raccord de transbordement de la cargaison du navire ou de l'installation.

(2) L'intensité lumineuse est mesurée sur un plan horizontal à 1 m au-dessus de la surface de marche de l'installation de chargement ou de l'installation de déchargement ou du pont de travail du navire, selon le cas.

Tuyaux de transbordement

90. (1) Au cours d'une opération de transbordement, seul peut être utilisé un tuyau de transbordement qui est conforme aux exigences suivantes :

- a) il a une pression d'éclatement d'au moins cinq fois sa pression effective maximale;
- b) il porte une mention indiquant clairement sa pression effective maximale;
- c) il a subi avec succès un essai hydrostatique à une pression égale à une fois et demie sa pression effective maximale, au moins une fois au cours de l'année précédant la date de son utilisation.

(2) Le capitaine du navire doit conserver l'attestation de l'essai hydrostatique à bord et la met, aux fins d'inspection, à la disposition du fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution à sa demande.

(3) Les tuyaux sont utilisés, entretenus, mis à l'essai et remplacés conformément aux spécifications du fabricant.

(4) Si un tuyau ou un raccord fuit durant une opération de transbordement, celle-ci est ralentie ou arrêtée dès que possible pour couper la pression du tuyau ou du raccord.

Exigences — Surveillant des opérations de transbordement à bord des navires

91. Le propriétaire du navire doit s'assurer que toute opération de transbordement effectuée pour le navire est surveillée par le titulaire :

- a) soit d'un certificat conforme aux exigences de la Loi relatives à ce type de navire;
- b) soit d'une preuve documentaire qui atteste que la personne est compétente pour surveiller les opérations de transbordement et qui est délivrée par l'inspecteur de navires à vapeur, s'il s'agit d'un navire-citerne pour produits chimiques non autopulsé ou d'un navire pour SLN non autopulsé.

Fonctions du surveillant des opérations de transbordement à bord des navires

92. Le surveillant d'une opération de transbordement à bord d'un navire doit s'assurer :

- a) que le navire est amarré, compte tenu des conditions atmosphériques, des marées et des courants, et que les amarres sont tendues de façon que les mouvements du navire n'endommagent ni le tuyau de transbordement ni ses raccords;
- b) que la procédure de transbordement est établie de concert avec le surveillant de l'opération de transbordement à l'installation de chargement ou à l'installation de déchargement ou à bord de l'autre navire, selon le cas, en ce qui concerne :
 - (i) les débits et les pressions du liquide transbordé,
 - (ii) la réduction des débits et des pressions, le cas échéant, pour éviter le débordement des citernes,
 - (iii) le temps nécessaire pour arrêter l'opération dans des conditions normales,
 - (iv) le temps nécessaire pour mettre fin à l'opération en cas d'urgence,
 - (v) les signaux de communication régissant l'opération, y compris les signaux suivants :
 - (A) paré à transborder,

- (B) début du transbordement,
- (C) ralentissement du transbordement,
- (D) paré à arrêter le transbordement,
- (E) arrêt du transbordement,
- (F) arrêt en raison d'une urgence,
- (G) fin du transbordement en raison d'une urgence;

c) que le surveillant de l'opération de transbordement à l'installation de chargement ou à l'installation de déchargement ou à bord de l'autre navire, selon le cas, a fait savoir que celle-ci peut commencer;

d) que la personne qui est en service à bord du navire pour l'opération de transbordement connaît bien les signaux de communication, surveille les citernes pour éviter qu'elles ne débordent et reste en communication avec son pendant à l'installation de chargement ou à l'installation de déchargement ou à bord de l'autre navire, selon le cas;

e) que les soupapes du collecteur et des citernes du navire ne sont pas fermées tant que les pompes visées ne sont pas arrêtées, si leur fermeture soumettrait le système de pompage à une surpression dangereuse;

f) que le débit du liquide est réduit en fin de remplissage;

g) que le surveillant de l'opération de transbordement à l'installation de chargement ou à l'installation de déchargement ou à bord de l'autre navire est informé suffisamment à l'avance de l'arrêt de celle-ci pour lui permettre de prendre les mesures nécessaires en vue de réduire le débit ou la pression efficacement et en toute sécurité;

h) que les mesures suivantes sont prises pour éviter le rejet de substances liquides nocives ou de produits chimiques dangereux :

- (i) les raccords du collecteur de la cargaison non utilisés pour le transbordement sont bien obturés et munis de brides obstructives ou d'autres dispositifs de fermeture équivalents,
- (ii) les soupapes de décharge par-dessus bord sont bien fermées et portent une mention interdisant leur ouverture pendant l'opération,
- (iii) les dalots sont bouchés;

- j) qu'une provision de matériau absorbant est placée près de chaque tuyau de transbordement en vue de faciliter le nettoyage de tout petit déversement de substances liquides nocives ou de produits chimiques dangereux à bord du navire ou sur la rive;
- j) que les tuyaux de transbordement utilisés pour l'opération de transbordement sont soutenus pour éviter que ceux-ci et leurs raccords ne soient soumis à une tension susceptible de les endommager ou de les débrancher;
- k) que les systèmes, l'équipement, le personnel et les renseignements nécessaires au transbordement de la cargaison en toute sécurité sont prêts avant le début de l'opération de transbordement;
- l) que des câbles de remorquage sont fixés à la proue et à la poupe et sont prêts à être utilisés sans ajustement si le remorquage du navire s'impose;
- m) que le transbordement d'une cargaison inflammable et le dégazage à la suite du déchargement de celle-ci sont arrêtés si un orage survient à proximité du navire;
- n) qu'aucun travail n'est effectué dans la tranche des citernes à cargaison sans l'autorisation du capitaine;
- o) que sont vérifiés le réglage des soupapes du système de dégagement et la propreté et l'installation des arrête-flamme;
- p) que les bras de chargement articulés, s'ils sont utilisés, sont examinés pour relever toute tension induite;
- q) que la ventilation dans la chambre des pompes fonctionne et que toutes les précautions visant cette aire sont prises;
- r) que du gaz inerte est prêt à être utilisé pour maintenir cet état inerte durant l'opération dans le cas des citernes à maintenir à l'état inerte, lorsque leur contenu en oxygène doit être inférieur à un niveau précisé et que leur contenu doit être maintenu à une faible pression positive;
- s) qu'au moment du chargement :
 - (i) la citerne en cause est exempte de vapeurs et de résidus inflammables et toxiques,
 - (ii) l'extrémité libre du manche de chargement est solidement fixée à l'intérieur de la citerne pour l'empêcher de bouger,

- (iii) toutes les brides et les joints d'étanchéité conviennent à l'opération,
- (iv) toutes les ouvertures de la citerne, à l'exception de celles qui servent à l'opération, sont fermées;
- ñ) que toutes les précautions raisonnables sont prises pour éviter le rejet dans l'eau d'une substance liquide nocive ou d'un produit chimique dangereux;
- u) que le surveillant à l'installation de chargement ou à l'installation de déchargement ou à bord de l'autre navire est compétent pour effectuer l'opération de transbordement;
- v) qu'un nombre suffisant de personnes sont en service à l'installation de chargement ou à l'installation de déchargement ou à bord de l'autre navire pendant l'opération de transbordement.

Avis

93. Le capitaine d'un navire doit s'assurer :

- a) que des avis sont affichés en permanence bien à la vue à bord du navire, lesquels indiquent les endroits où il est interdit de fumer ou d'avoir des flammes nues;
- b) qu'à l'arrivée du navire dans une zone portuaire les avis ci-après, s'il y a lieu, sont affichés près de chaque accès au navire :
 - (i) « PAS DE FLAMMES NUES / NO NAKED LIGHTS »,
 - (ii) « DÉFENSE DE FUMER / NO SMOKING »,
 - (iii) « ACCÈS INTERDIT AUX PERSONNES NON AUTORISÉES / NO UNAUTHORIZED PERSONS »;
- c) que l'avis « ATTENTION PRODUITS CHIMIQUES DANGEREUX / WARNING HAZARDOUS CHEMICALS » est affiché près de chaque accès au navire, en plus des avis visés aux alinéas a) et b), lorsque la cargaison manutentionnée présente des risques pour la santé.

Situations d'urgence

94. S'il survient une situation d'urgence durant une opération de transbordement, le capitaine du navire ou le surveillant à son bord prend toutes les mesures nécessaires pour en corriger les effets ou les réduire au minimum.

Sous-section 8

Tenue du registre

Registre de la cargaison

95. (1) Dans le présent article, « registre de la cargaison » s'entend du registre de la cargaison pour les navires pour SLN selon le modèle qui figure à l'appendice 2 de l'Annexe II de la Convention sur la pollution des mers.

(2) Tout navire pour SLN doit conserver à bord un registre de la cargaison.

(3) Le capitaine d'un navire visé au paragraphe (2) doit s'assurer que :

a) les opérations mentionnées à la règle 15.2 de l'Annexe II de la Convention sur la pollution des mers, les opérations de lavage de citernes visées aux articles 77 et 79 et les rejets visés aux articles 84 à 87 sont consignés sans délai, en français ou en anglais, dans le registre de la cargaison, chaque fois qu'ils ont lieu;

b) chaque mention portée sur le registre de la cargaison est signée par l'officier responsable de l'opération;

c) chaque page du registre de la cargaison est signée par lui.

(4) Le registre de la cargaison doit être conservé à bord pendant une période de trois ans suivant la date de la dernière mention et, pendant cette période, être mis, aux fins d'inspection, à la disposition du fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution à sa demande.

(5) Le registre de la cargaison peut faire partie du journal de bord réglementaire.

Reçus de l'installation de réception pour les navires

96. (1) Le capitaine du navire doit obtenir du propriétaire ou de l'exploitant d'installation de réception qui reçoit des résidus ou des mélanges de substances liquides nocives un reçu ou un certificat qui indique la date, l'heure, le type et la quantité de résidus ou de mélanges de substances liquides nocives transbordés à l'installation de réception.

(2) Le capitaine du navire doit conserver le reçu ou le certificat à bord pour une période d'un an suivant la date de son émission et, pendant cette période, le met, aux fins d'inspection, à la disposition du fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution à sa demande.

[97 à 106 réservés]

SECTION 3

SUBSTANCES POLLUANTES

Sous-section 1

Application

107. La présente sous-section s'applique aux navires qui se trouvent dans les eaux de la section I ou dans les eaux de la section II.

Sous-section 2

Interdiction et exception

Interdiction

108. Sous réserve des articles 8 et 109, il est interdit à tout navire de rejeter d'un navire un polluant qui figure à l'annexe 1 et à toute personne d'en rejeter ou d'en permettre le rejet.

Exception

109. Un polluant qui figure à l'annexe 1 et qui est une substance liquide nocive peut être rejeté d'un navire qui se trouve dans les eaux de la section II si le rejet est effectué conformément à la section 2 du présent règlement et à l'Annexe II de la Convention sur la pollution des mers.

[110 à 114 réservés]

SECTION 4

EAUX USÉES

Sous-section 1

Généralités

Définitions

115. Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente section.

« citerne de retenue » Citerne utilisée uniquement pour collecter et stocker les eaux usées ou les boues d'épuration. La présente définition comprend le réservoir qui fait partie intégrante de la toilette. (*holding tank*)

« eaux internes du Canada » La totalité des fleuves, rivières, lacs et autres eaux douces navigables, à l'intérieur du Canada, y compris le fleuve Saint-Laurent aussi loin vers la mer qu'une ligne droite tirée à partir de Pointe-au-Père à la Pointe Orient. (*inland waters of Canada*)

« zone désignée pour les eaux usées » Zone qui figure à l'annexe 4. (*designated sewage area*)

Application

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

« navire existant » Navire qui effectue un voyage international et qui n'est pas un navire neuf. (*existing ship*)

« navire neuf » Navire qui effectue un voyage international et dont, selon le cas :

a) le contrat de construction est conclu ou, en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée, ou dont la construction se trouve à un stade équivalent, le 27 septembre 2003 ou après cette date;

b) la livraison s'effectue après le 27 septembre 2006. (*new ship*)

(2) Sous réserve de l'article 118, tout navire existant doit être conforme à la présente section au plus tard le 27 septembre 2008 s'il a :

a) une jauge brute de 400 tonneaux ou plus;

b) une jauge brute de moins de 400 tonneaux et autorisé à transporter plus de 15 personnes.

(3) Sous réserve de l'article 118, tout navire existant autre qu'un navire existant visé au paragraphe (2) doit être conforme à la présente section dans les cinq ans suivant la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

(4) Sous réserve de l'article 118, tout navire neuf qui est construit avant l'entrée en vigueur du présent règlement, qui a une jauge brute de moins de 400 tonneaux et qui n'est pas autorisé à transporter plus de 15 personnes doit être conforme à la présente section dans les cinq ans suivant la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

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

« navire existant » Navire qui n'effectue pas un voyage international et qui n'est pas un navire neuf. (*existing ship*)

« navire neuf » Navire qui n'effectue pas un voyage international et dont, selon le cas :

a) le contrat de construction est conclu ou, en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée, ou dont la construction se trouve à un stade équivalent, à la date d'entrée en vigueur du présent règlement ou après cette date;

b) la livraison s'effectue trois ans ou plus suivant la date d'entrée en vigueur du présent règlement ou après cette date. (*new ship*)

(2) Sous réserve de l'article 118, tout navire existant doit être conforme à la présente section dans les cinq ans suivant la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

Exigences sur les rejets

118. Tout navire doit être conforme :

a) à l'alinéa 129(1)a) s'il se trouve dans le bassin des Grands Lacs;

b) à l'alinéa 129(1)b) s'il se trouve dans une zone désignée pour les eaux usées.

Sous-section 2

Équipement

Équipement — Appareils d'épuration marine, citernes de retenue et dispositifs pour le stockage provisoire

119. (1) Sous réserve des paragraphes (2) à (4), tout navire qui se trouve dans les eaux de la section I ou les eaux de la section II et qui est doté d'une toilette doit être muni d'un appareil d'épuration marine ou d'une citerne de retenue.

(2) Tout navire visé au paragraphe (1) qui est muni d'un appareil d'épuration marine et qui se trouve dans une zone où le rejet des eaux usées à partir de l'appareil est interdit par l'article 129 doit être muni d'un dispositif pour le stockage provisoire des eaux usées.

(3) Pour l'application du paragraphe (1), un navire canadien peut ne pas être muni d'un appareil d'épuration marine visé à l'alinéa 124(1)d).

(4) Un navire visé au paragraphe (1) d'une jauge brute de moins de 15 tonneaux, est autorisé à transporter 15 personnes ou moins et ne se trouve ni dans les eaux internes du Canada ni dans les zones désignées pour les eaux usées peut être muni d'un dispositif pour le stockage provisoire des eaux usées s'il ne peut se conformer au paragraphe (1) et s'il a mis en place des mesures pour s'assurer que tout rejet s'effectue en conformité avec l'article 129.

Installation de toilettes

120. Les toilettes dont sont dotés les navires doivent être attachées de manière à assurer un fonctionnement sécuritaire dans toutes les conditions environnementales susceptibles de survenir.

Citernes de retenue

121. Toute citerne de retenue doit être conforme aux exigences suivantes :

- a) elle est fabriquée de manière à ne pas compromettre l'intégrité de la coque;
- b) elle est fabriquée d'un matériau d'une structure solide qui prévient les fuites;
- c) elle est fabriquée de telle sorte que le système d'eau potable ou les autres systèmes ne puissent être contaminés;
- d) elle est résistante à la corrosion par les eaux usées;
- e) elle est d'une capacité suffisante pour le navire en fonction du nombre d'occupants prévu pour un voyage régulier;
- f) elle est dotée d'un raccord de jonction des tuyautages de rejet et d'un système de tuyautage pour enlever le contenu de la citerne à une installation de réception des eaux usées;
- g) elle est conçue de manière que le niveau des eaux usées dans la citerne puisse être déterminé sans que celle-ci ne soit ouverte, ni que son contenu ne soit touché ou enlevé ou munie d'un appareil qui permet d'effectuer la détermination;
- h) elle est munie d'un mécanisme d'avertissement qui indique lorsque la citerne est remplie à 75 pour cent du volume, s'il s'agit d'un navire autre qu'une embarcation de plaisance qui navigue uniquement dans les Grands Lacs;
- i) elle est munie d'un dispositif de ventilation qui répond aux conditions suivantes :
 - (i) sa bouche de sortie est située à l'extérieur du navire, dans un endroit sécuritaire à l'écart des sources d'ignition et des aires qui sont généralement occupées par des personnes,
 - (ii) il empêche, à l'intérieur de la citerne, toute surpression qui pourrait l'endommager,
 - (iii) il est conçu pour réduire l'encrassement par le contenu de la citerne ou en raison des conditions climatiques comme la neige ou la glace,
 - (iv) il est fabriqué d'un matériau qui résiste à la corrosion par les eaux usées,
 - (v) il a une bouche de ventilation munie d'un pare-flammes d'un matériau résistant à la corrosion.

Raccords normalisés de jonction des tuyautages de rejet

122. Tout navire doit être muni d'un raccord normalisé de jonction des tuyautages de rejet conforme à la règle 10 de l'Annexe IV de la Convention sur la pollution des mers.

Tuyaux de transbordement

123. (1) Tout tuyau de transbordement doit être utilisé, entretenu et attaché de manière à en assurer son utilisation en toute sécurité.

(2) Si un tuyau ou un raccord fuit durant une opération de transbordement, celle-ci doit être ralentie ou arrêtée dès que possible pour couper la pression du tuyau ou du raccord.

Appareils d'épuration marine

124. (1) Sous réserve du paragraphe (2), tout appareil d'épuration marine doit être conforme aux exigences :

- a) soit de l'Annexe IV de la Convention sur la pollution des mers concernant une installation pour le traitement des eaux usées;
- b) soit de l'alinéa 129(1)b);
- c) soit de l'article 159.3, « Type II marine sanitation device », qui figure à la partie 159, de la sous-partie A, titre 33 du *Code of Federal Regulations* des États-Unis;
- d) soit du paragraphe 1.2) de la règle 9 de l'Annexe IV de la Convention sur la pollution des mers concernant un dispositif de broyage et de désinfection des eaux usées.

(2) Tout appareil d'épuration marine qui a été approuvé comme appareil approuvé en vertu du *Règlement sur la prévention de la pollution des Grands Lacs par les eaux d'égout* et qui demeure conforme à ce règlement dans sa version à l'entrée en vigueur du présent règlement peut continuer à être utilisé en tant que tel.

Sous-section 3

Certificats internationaux de prévention de la pollution par les eaux usées

Inspection

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

(2) La société de classification agréée qui délivre le certificat visé au paragraphe (1) à un navire canadien doit en faire parvenir une copie certifiée conforme au Bureau.

Documents à conserver à bord

126. (1) Tout navire d'une jauge brute de 400 tonneaux ou plus ou tout navire autorisé à transporter plus de 15 personnes doit conserver à bord, dans sa version française ou anglaise, l'un des documents suivants :

a) un certificat international de prévention de la pollution par les eaux usées, s'il s'agit d'un navire qui est :

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

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

b) un certificat de conformité qui atteste qu'il est conforme aux dispositions applicables de l'Annexe IV de la Convention sur la pollution des mers, s'il est immatriculé dans un État qui n'est pas signataire de celle-ci et s'il se trouve dans les eaux de compétence canadienne.

(2) Tout navire doté d'un appareil d'épuration marine visé au paragraphe 124(1) doit conserver à bord l'un des certificats ci-après visant l'approbation par type :

a) un certificat qui atteste qu'il est conforme aux normes sur les effluents, la construction et les essais qui figurent au paragraphe 1.1) de la règle 9 de l'Annexe IV de la Convention sur la pollution des mers, s'il s'agit d'un appareil visé à l'alinéa 124(1)*a*);

b) un certificat qui atteste qu'il est pratiquement similaire à celui visé à l'alinéa *a)* sauf s'il est conforme aux normes sur les effluents qui figurent à l'alinéa 129(1)*b)*, s'il s'agit d'un appareil visé à l'alinéa 124(1)*b)*);

c) un certificat qui atteste qu'il est conforme aux normes sur les effluents, la construction et les essais qui figurent à l'article 159.3 de la partie 159, de la sous-partie A, titre 33 du *Code of Federal Regulations* des États-Unis, s'il s'agit d'un appareil visé à l'alinéa 124(1)*c)*);

- d) un certificat qui atteste qu'il a été approuvé conformément au paragraphe 1.2) de la règle 9 de l'Annexe IV de la Convention sur la pollution des mers, s'il s'agit d'un appareil visé au paragraphe 124(1)d);
- e) un certificat qui porte le numéro d'approbation et qui atteste qu'il a été approuvé comme appareil approuvé en vertu du *Règlement sur la prévention de la pollution des Grands Lacs par les eaux d'égout*, s'il s'agit d'un appareil visé au paragraphe 124(2).

Sous-section 4

Rejet d'eaux usées

Application

127. La présente sous-section s'applique :

- a) aux navires qui se trouvent dans les eaux de la section I ou dans les eaux de la section II;
- b) aux navires canadiens qui se trouvent dans les eaux situées au-delà des limites extérieures des eaux de la section II.

Interdiction

128. Sous réserve des articles 8 et 129, il est interdit à tout navire de rejeter des eaux usées ou des boues d'épuration d'un navire et à toute personne d'en rejeter ou d'en permettre le rejet.

Rejets autorisés — Eaux usées

129. (1) Le rejet des eaux usées d'un navire est autorisé si l'une des conditions suivantes est respectée :

- a) il s'effectue à l'aide d'un appareil d'épuration marine et l'effluent comporte un compte de coliformes fécaux égal ou inférieur à 250/100 mL, s'il s'agit d'un navire qui se trouve dans une zone autre qu'une zone désignée pour les eaux usées;
- b) il s'effectue à l'aide d'un appareil d'épuration marine et l'effluent comporte un compte de coliformes fécaux égal ou inférieur à 14/100 mL, s'il s'agit d'un navire qui se trouve dans une zone désignée pour les eaux usées;
- c) s'il s'agit d'un navire qui a une jauge brute de 400 tonneaux ou plus ou est autorisé à transporter plus de 15 personnes et qui se trouve dans les eaux de la section I ou les eaux de la section II, mais qui ne sont pas des eaux internes du Canada ou une zone désignée pour les eaux usées :

- (i) il s'effectue à une distance d'au moins 12 milles marins de la rive,
- (ii) il s'effectue d'une citerne de retenue et les conditions suivantes sont respectées :

- (A) le rejet s'effectue à une distance d'au moins 12 milles marins de la rive,
- (B) le navire fait route à une vitesse d'au moins 4 nœuds,
- (C) le rejet s'effectue à un taux modéré,

- (iii) les eaux usées sont broyées et désinfectées à l'aide d'un appareil d'épuration marine et il s'effectue à une distance d'au moins 3 milles marins de la rive;

d) s'il s'agit d'un navire canadien qui a une jauge brute de 400 tonneaux ou plus ou est autorisé à transporter plus de 15 personnes et qui se trouve dans les eaux situées au-delà des limites extérieures des eaux de la section II :

- (i) il s'effectue à une distance d'au moins 12 milles marins à partir de la terre la plus proche,

- (ii) il s'effectue d'une citerne de retenue ou d'un dispositif pour le stockage provisoire des eaux usées et les conditions suivantes sont respectées :

- (A) le rejet s'effectue à une distance d'au moins 12 milles marins à partir de la terre la plus proche,
- (B) le navire fait route à une vitesse d'au moins 4 nœuds,
- (C) le rejet des eaux usées s'effectue à un taux modéré,

- (iii) les eaux usées sont broyées et désinfectées à l'aide d'un appareil d'épuration marine et il s'effectue à une distance d'au moins 3 milles marins à partir de la terre la plus proche;

e) s'il s'agit d'un navire qui a une jauge brute de moins de 400 tonneaux et n'est pas autorisé à transporter plus de 15 personnes et qui se trouve dans les eaux de la section I ou les eaux de la section II, à l'exception des eaux internes du Canada ou d'une zone désignée pour les eaux usées :

- (i) les eaux usées sont broyées et désinfectées à l'aide d'un appareil d'épuration marine et il s'effectue à une distance d'au moins 1 mille marin de la rive,
- (ii) il s'effectue à une distance d'au moins 3 milles marins de la rive pendant que le navire fait route à la vitesse la plus rapide possible,

(iii) il s'effectue pendant que le navire fait route à une vitesse d'au moins 4 nœuds ou, s'il ne peut se conformer à cette vitesse, à la vitesse la plus rapide possible, si le navire ne peut se conformer au sous-alinéa (ii) parce qu'il se trouve dans les eaux qui sont à moins de 6 milles marins d'une rive à l'autre dans l'un des cas suivants :

(A) dans les eaux les plus profondes qui se trouvent le plus loin de la rive pendant la marée descendante,

(B) dans les eaux les plus profondes où les courants sont les plus rapides, lesquelles se trouvent le plus loin de la rive.

(2) Le rejet des eaux usées qui est autorisé conformément aux alinéas (1)*a*) et *b*) et aux sous-alinéas (1)*c*)(iii), *d*)(iii) et *e*)(i) ne peut :

a) entraîner la formation d'une pellicule ou d'un lustre sur l'eau ou entraîner une décoloration de l'eau ou de ses rives attenantes;

b) entraîner le dépôt de boues d'épuration ou des émulsions sous la surface de l'eau ou sur ses rives attenantes;

c) être tel que les eaux usées contiennent des solides visibles.

(3) Le rejet des eaux usées qui est autorisé conformément aux sous-alinéas (1)*c*)(i) et (ii), *d*)(i) et (ii) et *e*)(ii) et (iii) ne doit pas entraîner le dépôt de solides visibles sur la rive.

(4) Le rejet est interdit si une installation de réception est disponible pour recevoir les eaux usées, s'il s'agit d'un navire visé au sous-alinéa (1)*e*)(iii).

Sous-section 5

Essais de fonctionnement

130. Le Bureau peut exiger que l'effluent des appareils d'épuration marine soit analysé pour s'assurer que l'effluent est conforme, selon les Standard Methods, aux normes suivantes :

a) le compte de coliformes fécaux des échantillons d'effluent est égal ou inférieur à 250/100 mL, s'il s'agit d'un navire qui se trouve dans une zone autre qu'une zone désignée pour les eaux usées;

- b) le compte de coliformes fécaux des échantillons d'effluent est égal ou inférieur à 14/100 mL, s'il s'agit d'un navire qui se trouve dans une zone désignée pour les eaux usées;
- c) le total des solides en suspension des échantillons d'effluent est égal ou inférieur à 50 mg/L;
- d) la demande biochimique en oxygène pour 5 jours des échantillons d'effluent est égale ou inférieure à 50 mg/L;
- e) s'il s'agit de chlore utilisé comme désinfectant, le chlore résiduel total des échantillons d'effluent est égal ou inférieur à 0,5 mg/L.

[131 à 136 réservés]

SECTION 5

ORDURES

Sous-section 1

Généralités

Définitions

137. Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente section.

« matières plastiques » Les produits qui contiennent des matières plastiques, y compris :

- a) les cordages en fibre synthétique, les filets de pêche en fibre synthétique et les sacs à ordures en plastique;
- b) les cendres d'incinération provenant de matières plastiques qui peuvent contenir des résidus toxiques ou des résidus de métaux lourds. (*plastics*)

« zone de protection spéciale du milieu du lac Six Fathom Scarp » La zone délimitée par les loxodromies qui relient les coordonnées ci-après, à partir du point le plus au nord et dans le sens des aiguilles d'une montre :

- a) 44°55' N., 82°33' O.;
- b) 44°47' N., 82°18' O.;
- c) 44°39' N., 82°13' O.;
- d) 44°27' N., 82°13' O.;
- e) 44°27' N., 82°20' O.;

f) 44°17' N., 82°25' O.;

g) 44°17' N., 82°30' O.;

h) 44°28' N., 82°40' O.;

i) 44°51' N., 82°44' O.;

j) 44°53' N., 82°44' O.;

k) 44°54' N., 82°40' O. (*Six Fathom Scarp Mid-Lake Special Protection Area*)

« zones de protection spéciale du lac Supérieur » Les zones suivantes :

a) l'île Caribou;

b) la zone délimitée par les loxodromies qui relient les coordonnées ci-après, à partir du point le plus au nord et dans le sens des aiguilles d'une montre :

(i) 47°30' N., 85°50' O.,

(ii) 47°24,2' N., 85°38,5' O.,

(iii) 47°04,0' N., 85°49' O.,

(iv) 47°05,7' N., 85°59' O.,

(v) 47°18,1' N., 86°05' O. (*Lake Superior Special Protection Areas*)

Application

138. La présente section s'applique :

a) aux navires qui se trouvent dans les eaux de la section I ou dans les eaux de la section II;

b) aux navires canadiens qui se trouvent dans les eaux situées au-delà des limites extérieures des eaux de la section II, sauf les navires canadiens qui se trouvent dans une zone spéciale visée à l'article 9.

Interdiction

139. Sous réserve des articles 8, 9 et 140 à 142, il est interdit à tout navire de rejeter des ordures d'un navire et à toute personne d'en rejeter ou d'en permettre le rejet.

Sous-section 2

Rejet des ordures

Rejets autorisés — Ordures

140. Sous réserve des articles 9 et 141, les navires qui se trouvent dans les eaux de la section II et les navires canadiens qui se trouvent dans les eaux situées au-delà des

limites extérieures des eaux de la section II sont autorisés à rejeter les ordures suivantes si :

a) dans le cas du fardage ou de matériaux de revêtement ou d'emballage qui ne contiennent pas de matières plastiques et qui peuvent flotter, le rejet s'effectue aussi loin que possible à partir de la terre la plus proche, mais, en aucun cas, la distance du navire à partir de la terre la plus proche ne peut être inférieure à 25 milles marins au moment du rejet;

b) sous réserve de l'alinéa *c)*, dans le cas d'ordures autres que les objets en matières plastiques et les ordures visées à l'alinéa *a)*, le rejet s'effectue aussi loin que possible à partir de la terre la plus proche, mais, en aucun cas, la distance du navire à partir de la terre la plus proche ne peut être inférieure à 12 milles marins au moment du rejet;

c) dans le cas d'ordures visées à l'alinéa *b)* qui, après leur passage dans un broyeur ou un concasseur, peuvent passer à travers un tamis dont les ouvertures sont d'au plus 25 mm, le rejet s'effectue aussi loin que possible à partir de la terre la plus proche mais, en aucun cas, la distance du navire à partir de la terre la plus proche ne peut être inférieure à 3 milles marins au moment du rejet.

Exigences particulières — Navires près des plates-formes

141. (1) Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit de rejeter des ordures d'un navire qui se trouve le long, ou dans un rayon de moins de 500 m, d'une plate-forme fixe ou flottante située à plus de 12 milles marins à partir de la terre la plus proche et qui effectue l'exploration, l'exploitation et le traitement au large des ressources minérales du fond des mers.

(2) Tout navire qui se trouve le long, ou dans un rayon de moins de 500 m, d'une plate-forme fixe ou flottante située à plus de 12 milles marins à partir de la terre la plus proche et qui effectue l'exploration, l'exploitation et le traitement au large des ressources minérales du fond des mers n'est autorisé à rejeter des déchets alimentaires que si ceux-ci ont été passés dans un concasseur ou dans un broyeur de façon que les déchets alimentaires concassés ou broyés puissent passer à travers d'un tamis dont les ouvertures sont d'au plus 25 mm.

Rejets autorisés — Résidus de cargaison

142. (1) Tout navire qui se trouve dans les eaux de la section I est autorisé à rejeter, en petites quantités, des résidus de cargaison autres que ceux qui sont des polluants visés aux alinéas 4*a*) à *c*) si :

a) dans le cas où il se trouve dans le lac Ontario ou la zone du lac Érié à l'est d'une ligne tracée droit plein sud à partir de la pointe Pelée, le rejet des résidus de cargaison s'effectue :

(i) soit à une distance de plus de 12 milles marins de la rive,

(ii) soit à une distance de plus de 5,2 milles marins de la rive, s'il s'agit de résidus de cargaison de minerai de fer;

b) dans le cas où il se trouve dans la zone du lac Érié à l'ouest d'une ligne tracée droit plein sud à partir de la pointe Pelée et charge immédiatement une nouvelle cargaison dans un port du lac Érié après avoir déchargé du minerai de fer, du charbon ou du sel à ce port, les résidus de cargaison de minerai de fer, de charbon ou de sel sont rejetés du navire dans les canaux de navigation dragués entre le phare du havre de Toledo et celui de la rivière Detroit;

c) dans le cas où il se trouve dans le lac Huron, sauf dans la zone de protection spéciale du milieu du lac Six Fathom Scarp, le rejet s'effectue selon les conditions suivantes :

(i) les résidus de cargaison sont rejetés à une distance de plus de 12 milles marins de la rive,

(ii) les résidus de cargaison sont rejetés à une distance de plus de 2,6 milles marins de la rive, s'il s'agit de résidus de cargaison de minerai de fer, de charbon ou de sel et que le navire remonte le long de la partie de terre en forme de pouce du Michigan entre 5,04 milles marins au nord-est des bouées d'entrée 11 et 12 et le tournant de la trajectoire par le travers à Harbor Beach,

(iii) les résidus de cargaison sont rejetés à une distance de plus de 5,2 milles marins de la rive, s'il s'agit de résidus de cargaison de minerai de fer;

d) dans le cas où il se trouve dans le lac Supérieur, sauf dans les zones de protection spéciale du lac Supérieur :

(i) les résidus de cargaison sont rejetés à une distance de plus de 12 milles marins de la rive,

(ii) les résidus de cargaison sont rejetés à une distance de plus de 5,2 milles marins de la rive, s'il s'agit de résidus de cargaison de minerai de fer;

e) dans le cas où il se trouve dans les eaux visées aux alinéas a) à d) et leurs eaux de communication et leurs tributaires, les résidus de cargaison sont la pierre à chaux ou les autres pierres propres;

f) dans le cas où il se trouve dans le fleuve Saint-Laurent à l'ouest des Escoumins et fait route, les résidus de cargaison excluent les balayures de cargaison;

g) dans le cas où il se trouve dans les eaux internes du Canada dans le fleuve Saint-Laurent à l'est des Escoumins et fait route, les résidus de cargaison sont rejetés à une distance de plus de 6 milles marins de la rive;

h) dans le cas où il se trouve dans le fleuve Saint-Laurent ou dans le golfe Saint-Laurent qui n'est pas dans les eaux internes du Canada et fait route, les résidus de cargaison sont rejetés à une distance de plus de 12 milles marins de la rive.

(2) Pour l'application des alinéas (1) f) à h), les rejets autorisés des résidus de cargaison se limitent à l'alumine, à l'argile, à la bauxite, la bentonite, au ciment, au minerai de chrome, à la dolomite, au manganèse de fer, au gypse, à l'ilménite, au minerai de fer, au concentré de minerai de fer, au concentré de minerai de plomb, à la perlite, à la pierre à chaux, au concentré de manganèse, au minerai de manganèse, au syénite néphélinique, au quartz, au sel, au sable, au talc, à l'urée, à la vermiculite et au concentré de minerai de zinc.

(3) Pour l'application du présent article, le capitaine du navire doit veiller à ce qu'aucun rejet de résidus de cargaison ne soit effectué à une distance de 0,5 mille marin ou moins du navire si, par observation visuelle, des mammifères marins s'y trouvent.

Sous-section 3

Affiches et plans de gestion des ordures

143. (1) Tout navire d'une longueur de 12 m ou plus doit disposer à bord des affiches informant l'équipage et les passagers des exigences des articles 6, 9 et 139 à 142 concernant le rejet des ordures, selon le cas.

(2) Les affiches doivent :

a) être rédigées en anglais ou en français, ou les deux, compte tenu des besoins des membres de l'équipage ou des passagers, s'il s'agit d'un navire canadien;

b) être rédigées dans la langue de travail des membres de l'équipage du navire, ainsi qu'en anglais, en français ou en espagnol, s'il s'agit d'un navire qui n'est pas un navire canadien.

(3) Tout navire d'une jauge brute de 400 tonneaux ou plus et tout navire autorisé à transporter 15 personnes ou plus doivent conserver à bord un plan de gestion des ordures qui est conforme au paragraphe 2) de la règle 9 de l'Annexe V de la Convention sur la pollution des mers.

(4) Les membres de l'équipage doivent respecter les exigences du plan de gestion des ordures.

(5) Le plan de gestion des ordures doit préciser la personne responsable de l'exécution du plan et prévoir par écrit les méthodes de collecte, d'entreposage, de traitement, d'évacuation ou de rejet des ordures, y compris l'utilisation du matériel à bord.

(6) Le plan de gestion des ordures doit être rédigé :

a) en anglais ou en français, s'il s'agit d'un navire canadien;

b) dans la langue de travail des membres de l'équipage, s'il s'agit d'un navire qui n'est pas un navire canadien.

Sous-section 4

Tenue du registre

Définition

144. Dans la présente sous-section, « registre des ordures » s'entend du registre des ordures. La présente définition comprend la fiche des rejets d'ordures selon le modèle qui figure à l'appendice de l'Annexe V de la Convention sur la pollution des mers.

Application

145. (1) Sous réserve du paragraphe (2), tout navire d'une jauge brute de 400 tonneaux ou plus et tout navire autorisé à transporter 15 personnes ou plus doivent conserver à bord un registre des ordures.

(2) Les exigences relatives à la conservation à bord du registre des ordures ne s'appliquent pas à un navire qui est autorisé à transporter 15 personnes ou plus et qui effectue des voyages d'une heure ou moins.

Exigences

146. (1) Le capitaine d'un navire visé au paragraphe 145(1) doit s'assurer que :

a) chaque opération d'évacuation ou de rejet visée au paragraphe 3) de la règle 9 de l'Annexe V de la Convention sur la pollution des mers et les rejets visés aux alinéas *8a)*, *b)* et *d)* sont consignés sans délai dans le registre des ordures, chaque fois qu'ils ont lieu;

b) chaque mention portée sur le registre des ordures est signée par l'officier responsable de l'opération;

c) chaque page du registre des ordures est signée par lui.

(2) Le registre des ordures doit être conservé à bord pendant une période de deux ans suivant la date de la dernière mention et, pendant cette période, être mis, aux fins d'inspection, à la disposition du fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution à sa demande.

(3) Les mentions dans le registre des ordures doivent être rédigées :

a) en anglais ou en français, s'il s'agit d'un navire canadien;

b) au moins en anglais, en français ou en espagnol, s'il s'agit d'un navire qui n'est pas un navire canadien.

(4) Aux fins de la tenue du registre des ordures, les ordures doivent être groupées selon les catégories suivantes :

a) les matières plastiques (catégorie 1);

b) le fardage ou les matériaux de revêtement ou d'emballage visés à l'alinéa 140*a)* (catégorie 2);

c) les ordures visées à l'alinéa 140*c)*, autres que les déchets alimentaires et les cendres provenant d'incinérateurs (catégorie 3);

d) les ordures visées à l'alinéa 140*b)*, autres que les déchets alimentaires et les cendres provenant d'incinérateurs (catégorie 4);

e) les déchets alimentaires (catégorie 5);

f) les cendres provenant d'incinérateurs, sauf celles des produits qui contiennent des matières plastiques qui peuvent contenir des résidus toxiques ou des résidus de métaux lourds (catégorie 6).

(5) Les ordures rejetées dans la mer doivent être groupées selon la catégorie 2, 3, 4, 5 ou 6.

(6) Les ordures déchargées à une installation de réception doivent être groupées selon la catégorie 1 ou groupées ensemble sous « autres ordures » s'il s'agit d'ordures de la catégorie 2, 3, 4, 5 ou 6.

(7) Le capitaine d'un navire doit obtenir de l'exploitant de l'installation de réception qui reçoit les ordures un reçu ou un certificat qui indique la date, l'heure et l'estimation de la quantité d'ordures déchargée à l'installation de réception.

(8) Le capitaine du navire doit conserver le reçu ou le certificat pour une période de deux ans suivant la date de son émission et, pendant cette période, le met, aux fins d'inspection, à la disposition du fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution à sa demande.

(9) Le registre des ordures peut faire partie du journal de bord réglementaire.

[147 à 151 réservés]

SECTION 6

ATMOSPHERE

Sous-section 1

Généralités

Interdiction

152. Sous réserve de l'article 8, il est interdit à tout navire d'émettre une substance visée dans la présente section et à toute personne d'en permettre l'émission, sauf en conformité avec les exigences de la présente section.

Sous-section 2

Exigences relatives au contrôle des émissions des navires

Substances qui appauvrissent la couche d'ozone

153. (1) Pour l'application du présent article, « nouvelle installation » s'entend de l'installation de systèmes, d'équipement, y compris de nouveaux extincteurs d'incendie portatifs, d'isolant ou d'autres matériaux à bord d'un navire après le 17 mai 2005. La présente définition ne vise ni la réparation ni la recharge de systèmes, d'équipement, d'isolant ou d'autres matériaux installés avant cette date, ni la recharge d'extincteurs d'incendie portatifs.

(2) Sous réserve du paragraphe (3) et de l'article 8, il est interdit à tout navire d'émettre des substances qui appauvrissent la couche d'ozone d'une installation à bord d'un navire et à toute personne d'en permettre l'émission.

(3) Pour l'application du présent article, l'émission d'une substance qui appauvrit la couche d'ozone exclut le rejet d'une quantité minimale associée à la récupération ou au recyclage d'une substance qui appauvrit la couche d'ozone.

(4) Toute nouvelle installation contenant une substance qui appauvrit la couche d'ozone est interdite à bord de tout navire, mais toute nouvelle installation contenant une substance qui appauvrit la couche d'ozone qui est un hydrochlorofluorocarbone est autorisée jusqu'au 1^{er} janvier 2020.

Moteur diesel — Oxydes d'azote (NO_x)

154. (1) Le présent article s'applique à tout moteur diesel d'une puissance de sortie de plus de 130 kW qui, selon le cas :

- a) est installé à bord d'un navire construit le 1^{er} janvier 2000 ou après cette date et qui effectue des voyages qui ne se déroulent pas exclusivement dans les eaux de compétence canadienne;
- b) subit une transformation importante le 1^{er} janvier 2000 ou après cette date et est à bord d'un navire qui effectue des voyages qui ne se déroulent pas exclusivement dans les eaux de compétence canadienne;
- c) est installé à bord d'un navire canadien construit à l'entrée en vigueur du présent règlement ou après cette date et qui effectue exclusivement des voyages dans les eaux de compétence canadienne;
- d) subit une transformation importante à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement ou après cette date et qui est installé à bord d'un navire canadien qui effectue exclusivement des voyages dans les eaux de compétence canadienne.

(2) Le présent article ne s'applique pas :

- a) aux moteurs diesel de secours;
- b) aux moteurs installés à bord d'embarcations de sauvetage;
- c) aux dispositifs ou équipement destinés à être utilisés uniquement en cas d'urgence.

(3) Sous réserve des paragraphes (4) et (5) et de l'article 8, il est interdit de faire fonctionner un moteur diesel si la quantité d'oxydes d'azote émise par le moteur, calculée comme étant l'émission totale pondérée de NO₂, « *n* » représentant le régime nominal du moteur diesel (tours du vilebrequin par minute), dépasse les limites suivantes :

- a) 17,0 g/kW h lorsque « *n* » est moins de 130 tours par minute;
- b) 45,0*n*^{0.2} g/kW hg/kW h lorsque « *n* » est de 130 tours par minute ou plus mais moins de 2 000 tours par minute;
- c) 9,8 g/kW h lorsque « *n* » est de 2 000 tours par minute.

(4) Si le combustible utilisé est composé de mélanges d'hydrocarbures résultant du raffinage du pétrole, les procédures d'essai et les méthodes de mesure doivent être conformes au Code technique sur les NO_x, compte tenu des cycles d'essai et des coefficients de pondération qui figurent à l'appendice II de l'Annexe VI de la Convention sur la pollution des mers.

(5) Il est permis de faire fonctionner un moteur diesel lorsque, selon le cas :

- a) le moteur comporte un dispositif d'épuration des gaz d'échappement, conforme au sous-alinéa i) de l'alinéa b) du paragraphe 3) de la règle 13 de l'Annexe VI de la Convention sur la pollution des mers, pour ramener les émissions de NO_x à bord au moins aux limites précisées au paragraphe (3);
- b) une autre méthode équivalente qui est conforme au sous-alinéa ii) de l'alinéa b) du paragraphe 3) de la règle 13 de l'Annexe VI de la Convention sur la pollution des mers est utilisée pour ramener les émissions de NO_x à bord au moins aux limites précisées au paragraphe (3).

Oxydes de soufre (SO_x)

155. Sous réserve de l'article 10, la teneur en soufre de tout fuel-oil utilisé à bord des navires doit être d'au plus 4,5 pour cent en masse.

Composés organiques volatils

156. (1) Sous réserve du paragraphe (2), tout pétrolier, tout navire pour SLN et tout transporteur de gaz qui utilisent un collecteur de vapeurs pour les composés organiques volatils doivent être dotés d'un collecteur de vapeurs conforme au paragraphe 5) de la règle 15 de l'Annexe VI de la Convention sur la pollution des mers.

(2) Le présent article ne s'applique aux transporteurs de gaz que lorsque le type de systèmes de chargement et de confinement permet de retenir à bord en toute sécurité les composés organiques volatils ne contenant pas de méthane ou de les réacheminer en toute sécurité à terre.

Interdiction — Incinération à bord

157. L'incinération à bord des substances ci-après est interdite :

- a) les résidus de cargaison visés aux Annexes I à III de la Convention sur la pollution des mers et les matériaux contaminés utilisés pour leur conditionnement;
- b) les biphényles polychlorés;
- c) les ordures contenant plus que des traces de métaux lourds;
- d) les produits pétroliers raffinés contenant des composés halogénés.

Restriction — Incinérateur de bord

158. (1) Sous réserve du paragraphe (2), l'incinération à bord n'est permise que dans un incinérateur de bord.

(2) L'incinération à bord de boues d'épuration ou de boues d'hydrocarbures produites durant l'exploitation normale d'un navire est permise dans les machines principales ou auxiliaires ou les chaudières. Toutefois, elle ne doit pas être effectuée dans des ports, des havres et des estuaires.

(3) L'incinération à bord de chlorures de polyvinyle n'est permise que dans un incinérateur de bord conforme à l'alinéa a du paragraphe 2) de la règle 16 de l'Annexe VI de la Convention sur la pollution des mers.

Exigences — Incinérateur de bord

159. (1) Le présent article s'applique à tout incinérateur de bord qui :

- a) dans le cas d'un navire qui n'est pas un navire canadien, est installé à son bord le 1^{er} janvier 2000 ou après cette date;
- b) dans le cas d'un navire canadien qui effectue des voyages qui ne se déroulent pas exclusivement dans les eaux de compétence canadienne, est installé à son bord le 1^{er} janvier 2000 ou après cette date;
- c) dans le cas d'un navire canadien qui effectue exclusivement des voyages dans les eaux de compétence canadienne, est installé à son bord à l'entrée en vigueur du présent règlement ou après cette date.

(2) Tout incinérateur de bord doit être conforme à l'alinéa a) du paragraphe 2) de la règle 16 de l'Annexe VI de la Convention sur la pollution des mers.

(3) Le personnel responsable de l'utilisation d'un incinérateur de bord doit avoir reçu de la formation et être capable de mettre en application les directives figurant dans le manuel d'utilisation du fabricant.

(4) La température des gaz à la sortie de la chambre de combustion doit faire l'objet d'une surveillance permanente, et les déchets ou les autres matériaux ne peuvent pas être chargés dans un incinérateur de bord à chargement continu lorsque la température est inférieure à la température minimale admissible qui est de 850 °C. Dans le cas des incinérateurs de bord à chargement discontinu, l'appareil doit être conçu de manière que la température dans la chambre de combustion atteigne 600 °C dans un délai de cinq minutes après l'allumage.

Qualité du fuel-oil

160. (1) Le fuel-oil utilisé aux fins de combustion à bord d'un navire ne peut pas contenir d'acides inorganiques et doit être conforme aux exigences suivantes :

a) s'il s'agit de fuel-oil résultant du raffinage du pétrole, il doit être un mélange d'hydrocarbures, y compris l'incorporation de petites quantités d'additifs, le cas échéant, qui est destiné à améliorer le rendement et il ne peut contenir aucun additif ni aucun déchet chimique qui, selon le cas :

- (i) compromet la sécurité du navire ou de son personnel,
- (ii) nuit au rendement des machines du navire,
- (iii) contribue globalement à accroître la pollution de l'atmosphère;

b) s'il s'agit de fuel-oil obtenu par des procédés autres que le raffinage du pétrole, il ne peut pas, selon le cas :

- (i) compromettre la sécurité du navire ou de son personnel,
- (ii) nuire au rendement des machines du navire,
- (iii) contribuer globalement à accroître la pollution de l'atmosphère.

(2) Le présent article ne s'applique ni au charbon sous forme solide ni aux combustibles nucléaires.

Sous-section 3

Fumées

Application

161. La présente sous-section s'applique au dégagement de fumées par les navires qui se trouvent dans les eaux canadiennes à moins de 1 mille marin de la terre.

Exception

162. La présente sous-section ne s'applique pas aux navires pendant le démarrage et l'entretien des dispositifs fumigènes.

Densité des fumées

163. (1) Aux fins de la détermination de la densité de la fumée noire pour l'application du présent règlement, la carte des fumées du ministère des Transports qui figure à l'annexe 5 doit être utilisée ou une carte comparable sur laquelle de minuscules points noirs ou des lignes noires minces sont répartis également sur fond blanc, lesquels indiquent ce qui suit :

- a) la densité numéro 1, par le noircissement d'environ 20 pour cent de l'espace;
- b) la densité numéro 2, par le noircissement d'environ 40 pour cent de l'espace;
- c) la densité numéro 3, par le noircissement d'environ 60 pour cent de l'espace;
- d) la densité numéro 4, par le noircissement d'environ 80 pour cent de l'espace;
- e) la densité numéro 5, par le noircissement d'environ 100 pour cent de l'espace.

(2) La densité de la fumée noire doit être déterminée par observation visuelle de la manière suivante :

- a) tenir une carte des fumées au bout du bras;
- b) observer la fumée à peu près à angle droit par rapport à la ligne de déplacement de la fumée;
- c) trouver la nuance de la fumée qui se rapproche le plus de l'une des nuances représentées sur la carte des fumées.

(3) Lorsque la détermination est effectuée conformément aux paragraphes (1) et (2), la fumée noire est censée avoir la densité et le numéro de densité indiqués sur la carte par le noircissement qui lui ressemble.

(4) La fumée qui n'est pas noire est censée avoir la même densité et le même numéro de densité que la fumée noire qui présente à peu près le même degré d'opacité.

Limites de dégagement de fumée

164. (1) Il est interdit d'utiliser, ou de permettre l'utilisation, d'une installation qui brûle du combustible à bord d'un navire de manière à causer un dégagement de fumée plus dense que la densité maximale autorisée par le présent article.

(2) Sous réserve du paragraphe (3), aucune installation qui brûle du combustible, sauf une installation utilisant des chaudières à alimentation manuelle, ne peut dégager, à quelque moment que ce soit, de la fumée d'une densité supérieure à la densité numéro 1.

(3) Toute installation qui brûle du combustible peut dégager de la fumée de la densité numéro 2 pendant au plus quatre minutes au total au cours de toute période de 30 minutes.

(4) Sous réserve du paragraphe (5), aucune installation qui brûle du combustible et qui utilise des chaudières à alimentation manuelle ne peut dégager de la fumée d'une densité supérieure à la densité numéro 2.

(5) Toute installation qui brûle du combustible et qui utilise des chaudières à alimentation manuelle peut, à la fois :

a) sur la rivière Detroit, dégager de la fumée d'une densité d'au plus la densité numéro 3 pendant au plus neuf minutes au total au cours de toute période de 30 minutes;

b) ailleurs que sur la rivière Detroit, dégager de la fumée dont la densité est, à la fois :

(i) d'au plus la densité numéro 3 pendant au plus neuf minutes au total au cours de toute période de 30 minutes,

(ii) d'au plus la densité numéro 4 pendant au plus trois minutes au total au cours de toute période de 30 minutes.

Sous-section 4

Inspection et certificats

Certificats internationaux et certificats canadiens de prévention de la pollution de l'atmosphère

165. (1) Un inspecteur de navires à vapeur ou une société de classification agréée peut, à la demande du propriétaire ou du capitaine d'un navire canadien, délivrer au navire un certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère s'il est

conforme aux dispositions applicables de l'Annexe VI de la Convention sur la pollution des mers.

(2) Un inspecteur de navires à vapeur ou une société de classification agréée peut, à la demande du propriétaire ou du capitaine d'un navire canadien, délivrer au navire un certificat canadien de prévention de la pollution de l'atmosphère s'il est conforme aux dispositions applicables de l'Annexe VI de la Convention sur la pollution des mers; toutefois :

a) un moteur diesel qui a été installé le 1^{er} janvier 2000 ou après cette date et avant l'entrée en vigueur du présent règlement n'a pas à être conforme à la règle 13 de l'Annexe VI de la Convention sur la pollution des mers;

b) un moteur diesel qui a subi une transformation importante le 1^{er} janvier 2000 ou après cette date et avant l'entrée en vigueur du présent règlement n'a pas à être conforme à la règle 13 de l'Annexe VI de la Convention sur la pollution des mers;

c) un incinérateur de bord qui a été installé à son bord le 1^{er} janvier 2000 ou après cette date et avant l'entrée en vigueur du présent règlement n'a pas à être conforme à la règle 16 de l'Annexe VI de la Convention sur la pollution des mers.

(3) La société de classification agréée qui délivre le certificat visé aux paragraphes (1) ou (2) à un navire canadien en fait parvenir une copie certifiée conforme au Bureau.

Sous-section 5

Documents à bord du navire

Documents à conserver à bord

166. Tout navire d'une jauge brute de 400 tonneaux ou plus doit conserver à bord, dans leur version française ou anglaise :

a) l'un des documents suivants :

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

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

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

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

(iii) un certificat de conformité qui atteste que le navire est conforme aux dispositions applicables de l'Annexe VI de la Convention sur la pollution des mers, s'il est immatriculé dans un État qui n'est pas signataire de celle-ci et se trouve dans les eaux de compétence canadienne;

b) un certificat d'approbation par type pour :

(i) un moteur diesel visé à l'article 154, le cas échéant,

(ii) un incinérateur de bord visé à l'article 159, le cas échéant;

c) un dossier technique visé à l'article 2.3.6 du Code technique NO_x pour un moteur diesel visé à l'article 154, le cas échéant;

d) un manuel d'exploitation de l'équipement pour un incinérateur de bord visé à l'article 159, le cas échéant, dont le contenu précise le mode d'utilisation de l'incinérateur dans les limites prévues au paragraphe 2) de l'appendice IV de l'Annexe VI de la Convention sur la pollution des mers.

Sous-section 6

Tenue du registre

Registre des paramètres du moteur

167. Tout navire muni de moteurs diesel visés à l'article 154 doit conserver à bord un registre des paramètres du moteur et le tenir à jour conformément à l'article 6.2.3 du Code technique NO_x.

Note de livraison de soutes

168. (1) Les renseignements détaillés relatifs au fuel-oil qui est livré et utilisé pour la combustion à bord d'un navire visé aux sous-alinéas 166*a*)(ii) et (iii) doivent être consignés dans une note de livraison de soutes, laquelle doit contenir au moins les renseignements précisés à l'appendice V de l'Annexe VI de la Convention sur la pollution des mers.

(2) Le capitaine du navire doit conserver la note de livraison de soutes à bord pour une période de trois ans après la date de livraison du fuel-oil à bord et, pendant cette

période, la met, aux fins d'inspection, à la disposition du fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution à sa demande.

[169 à 172 réservés]

SECTION 7

SYSTÈMES ANTISALISSURE

Sous-section 1

Mesures de contrôle des systèmes antisalissure

Application

173. La présente section s'applique :

- a) aux navires canadiens;
- b) à la date d'entrée en vigueur de la Convention sur le contrôle des systèmes antisalissure, aux navires qui ne sont pas des navires canadiens et qui se trouvent dans les eaux de compétence canadienne.

Mesures de contrôle

174. Dans le cas d'un système antisalissure qui figure à l'annexe 6, l'application, la réapplication, l'installation ou l'utilisation de systèmes antisalissure sur les navires doivent être conformes aux exigences qui figurent à cette annexe.

Sous-section 2

Documents à bord du navire

Documents à conserver à bord

175. (1) Tout navire d'une jauge brute de 400 tonneaux ou plus doit conserver à bord, dans sa version française ou anglaise, l'un des documents suivants :

- a) un certificat international du système antisalissure selon le modèle qui figure à l'appendice 1, de l'Annexe 4 de la Convention sur le contrôle des systèmes antisalissure, s'il s'agit d'un navire qui est :
 - (i) soit un navire canadien,
 - (ii) soit un navire qui n'est pas un navire canadien, qui est immatriculé dans un État signataire de la Convention sur le contrôle des systèmes antisalissure et se trouve dans les eaux de compétence canadienne;
- b) un certificat de conformité qui atteste que le navire est conforme aux dispositions applicables de la Convention sur le contrôle des systèmes antisalissure, s'il est

immatriculé dans un État qui n'est pas signataire de celle-ci et se trouve dans les eaux de compétence canadienne.

(2) Un inspecteur de navires à vapeur ou une société de classification agréée peut, à la demande du propriétaire ou du capitaine d'un navire canadien, délivrer au navire un certificat international du système antisalissure s'il est conforme aux dispositions applicables de la Convention sur le contrôle des systèmes antisalissure.

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

Sous-section 3

Déclaration relative au système antisalissure

Déclaration à conserver à bord et modèle de déclaration

176. (1) Dans le présent article, « longueur » s'entend au sens de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charges, modifiée par le Protocole de 1988 y relatif, adoptée et publiée par l'OMI.

(2) Tout navire d'une longueur de 24 m ou plus mais d'une jauge brute de moins de 400 tonneaux qui effectue des voyages qui ne se déroulent pas exclusivement dans les eaux de compétence canadienne doit conserver à bord une déclaration relative au système antisalissure.

(3) Le propriétaire ou son agent doit s'assurer que le système antisalissure utilisé à bord du navire est conforme à l'Annexe I de la Convention sur le contrôle des systèmes antisalissure.

(4) Le propriétaire ou son agent doit signer la déclaration qui confirme que le système antisalissure utilisé à bord du navire est conforme à l'Annexe I de la Convention sur le contrôle des systèmes antisalissure.

(5) La déclaration doit être selon le modèle qui figure à l'annexe 7 et être rédigée au moins en français ou en anglais.

(6) La déclaration doit contenir une mention appropriée relative au système antisalissure utilisé à bord du navire ou être accompagnée de la documentation appropriée telle qu'un reçu relatif à la peinture ou une facture de l'entrepreneur.

[177 à 186 réservés]

ALARMES À 5 PPM POUR EAUX DE CALE

EXIGENCES RELATIVES AUX ALARMES À 5 PPM POUR EAUX DE CALE

187. (1) Les alarmes à 5 ppm pour eaux de cale qui doivent être conformes en vertu de l'alinéa 28g) aux spécifications de la partie 2 de l'annexe de la résolution MEPC.107(49) doivent :

- a) avoir un détecteur d'hydrocarbures qui permet de détecter et de mesurer 5 ppm ou moins d'hydrocarbures dans les eaux de cale déversées à partir de la tranche des machines du navire;
- b) avoir un dispositif d'arrêt automatique;
- c) être conformes aux exigences de la *Norme relative aux alarmes à 5 ppm pour eaux de cale (eaux internes du Canada)* (TP12301), publiée par Transports Canada, sauf à celles de la partie 4 de celle-ci.

(2) La *Norme relative aux alarmes à 5 ppm pour eaux de cale (eaux internes du Canada)* visée à l'alinéa (1)c) s'applique :

- a) aux alarmes à 5 ppm pour eaux de cale installées à bord des navires dont la quille est posée, ou dont la construction se trouve à un stade équivalent, le 1^{er} janvier 2005 ou après cette date;
- b) aux alarmes à 5 ppm pour eaux de cale neuves installées à bord des navires dont la quille était posée, ou dont la construction se trouve à un stade équivalent, avant le 1^{er} janvier 2005.

(3) Les alarmes à 5 ppm pour eaux de cale, autres que celles visées au paragraphe (2), qui ont été approuvées comme alarmes pour eaux de cale en vertu du *Règlement sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures* et qui demeurent conformes à ce règlement dans sa version à l'entrée en vigueur du présent règlement peuvent continuer à être utilisées en tant que telles.

[188 à 199 réservés]

PARTIE 4

ABROGATIONS ET ENTRÉE EN VIGUEUR

ABROGATIONS

200. Le *Règlement sur la pollution de l'air* est abrogé.

201. Le *Règlement sur la prévention de la pollution par les ordures* est abrogé.

202. Le *Règlement sur la prévention de la pollution des Grands Lacs par les eaux d'égout* est abrogé.

203. Le *Règlement sur la prévention de la pollution par les substances polluantes* est abrogé.

204. Le *Règlement sur la prévention de la pollution par les eaux usées des navires autres que les embarcations de plaisance* est abrogé.

205. Le *Règlement sur la prévention de la pollution par les eaux usées des embarcations de plaisance* est abrogé.

206. Le *Règlement sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures* est abrogé.

207. Le *Règlement sur les produits chimiques dangereux et les substances liquides nocives* est abrogé.

ENTRÉE EN VIGUEUR

208. (1) Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

(2) L'article 22 de l'annexe 4 entre en vigueur quatre ans après la date d'enregistrement du présent règlement.

(alinéa 4c) et articles 108 et 109)

POLLUANTS

Acétaldéhyde

Acétate d'ammonium

Acétate d'amyle

Acétate de n-butyle

Acétate de sec-butyle

Acétate de cadmium

Acétate de chrome (III)

Acétate de cuivre (II)

Acétate de fentine

Acétate de mercure (II)

Acétate de plomb

Acétate d'uranyle

Acétate de vinyle

Acétate de zinc

Acétoarsénite de cuivre (II)

Acétonecyanhydrine

Acide acétique

Acide adipique

Acide alkylbenzènesulfonique

Acide ortho-arsénique

Acide benzoïque

Acide bromoacétique (solide ou en solution)

Acide n-butyrique

Acide cacodylique

Acide chlorhydrique

Acide chlorosulfonique

Acide chromique

Acide crésylique

Acide 2,2-dichloropropionique

Acide dodécylbenzènesulfonique

Acide 2,4-D et ses esters

Acide fluorhydrique

Acide fluorhydrique et acide sulfurique en mélange

Acide formique

Acide fumarique

Acide maléique

Acide méta-arsénique

Acide de nitration (mélanges)

Acides naphténiques

Acide nitrique

Acide phosphorique

Acide propionique

Acide sulfurique

Acide 2,4,5-T

Acide 2,4,5-TP

Acroléine

Acrylonitrile

Alcool allylique

Aldrine

Alkylbenzènesulfonate (chaîne droite)

Alkylbenzènesulfonate (chaîne ramifiée)

Amines de 2,4,5-T

Ammoniac

Amyl-mercaptan

Anhydride acétique

Anhydride maléique

Anhydride propionique

Aniline

Antimoine, composés non spécifiés autrement

Arséniate d'ammonium

Arséniate de calcium

Arséniate de fer (II)

Arséniate de fer (III)

Arséniate de magnésium

Arséniate de mercure (II)

Arséniate de plomb

Arséniate de potassium

Arséniate de sodium

Arsenic, composés non spécifiés autrement (liquides et solides)

Arsénite de Bordeaux

Arsénite de calcium

Arsénite de cuivre (II)

Arsénite de fer (III)

Arsénite de plomb

Arsénite de potassium

Arsénite de sodium

Atrazine

Azinphos-méthyl (guthion)

Benzène

Benzidine

Benzoate d'ammonium

Benzoate de mercure

Benzonitrile

Béryllium en poudre

Bicarbonate d'ammonium

Bichromate d'ammonium

Bichromate de potassium

Bifluorure d'ammonium

Bifluorure de sodium

Bisulfite d'ammonium

Bisulfite de mercure

Bisulfite de sodium

Borate de zinc

Brome

Bromoacétone

Bromure d'acétyle

Bromure d'arsenic

Bromure de cadmium

Bromure de cobalt (II)

Bromure de cyanogène

Bromure de mercure

Bromure de méthyle et dibromure d'éthylamyle (mélanges)

Bromure de zinc

Brucine

Butylamine

Captan

Carbamate d'ammonium

Carbaryl (sevin)

Carbofuranne

Carbonate d'ammonium

Carbonate de zinc

Carbure de calcium

Chlordane

Chlore

Chlorfenvinphos

Chloroacétaldéhyde

Chloroacétone

o-,m-,p-Chloroanilines

Chlorobenzène

Chlorodinitrobenzène

Chloroforme

Chloronitrobenzènes

Chlorophényltrichlorosilane

Chloropicrine et mélanges

Chloroprène

Chlorpyrifos

Chlorure d'acétyle

Chlorure d'allyle

Chlorure d'ammonium

Chlorure d'ammonium et de zinc

Chlorure de benzoyle

Chlorure de benzyle

Chlorure de béryllium

Chlorure de cadmium

Chlorure de chrome (II)

Chlorure de cuivre (II)

Chlorure de cyanogène

Chlorure de fer (II)

Chlorure de fer (III)

Chlorure de mercure et d'ammonium

Chlorure de mercure (II)

Chlorure de nickel

Chlorure de plomb

Chlorure de vinyle

Chlorure de vinylidène

Chlorure de zinc

Chromate d'ammonium

Chromate de calcium

Chromate de lithium

Chromate de potassium

Chromate de sodium

Chromate de strontium

Citrate d'ammonium

Citrate de fer (III) et d'ammonium

Composés minéraux du mercure

Coumaphos

Crésol (isomères mélangés)

Crotonaldéhyde

Cupriéthylènediamine

Cyanure de baryum

Cyanure de bromobenzyle

Cyanure de calcium

Cyanure de cuivre

Cyanure d'hydrogène

Cyanure de mercure (II)

Cyanure de mercure (II) et de potassium

Cyanure de nickel

Cyanure de plomb

Cyanure de potassium

Cyanure de sodium

Cyanure de zinc

Cyclohexane

DDT

Diazinon

Dibromoéthane

Dicamba

Dichlobénil

Dichlone

Dichloroanilines

Dichlorobenzènes

Dichloroéthane

Dichlorophényltrichlorosilane

Dichloropropane

Dichloropropène

Dichloropropène / Dichloropropane (mélanges)

Dichlorvos

Dieldrine

Diéthylamine

Diisocyanate de toluène

Diméthoate

Diméthylacétamide

Diméthylamine

Dinitroaniline

Dinitrobenzène

4,6-Dinitro-o-crésol

Dinitrophénols

Dinitrotoluènes

1,4-Dioxane

Dioxyde d'azote

Diphénylaminechloroarsine

Diphénylchloroarsine

Diphényle/oxyde de diphényle (mélanges)

Diphénylméthane

Diquat

Disulfoton

Disulfure d'arsenic

Disulfure de carbone

Dithiopyrophosphate de tétraéthyle

Diuron

Dodécylbenzènesulfonate de calcium

Dodécylbenzènesulfonate d'isopropylamine

Dodécylbenzènesulfonate de sodium

Dodécylbenzènesulfonate de triéthanolammonium

EDTA

Endosulfan

Endrine

Epichlorhydrine

Esters de 2,4,5-T

Esters de 2,4,5-TP

Ethion

Ethylbenzène

Ethyldichloroarsine

Ethylènechlorhydrine

Ethylènediamine

Ethylèneimine

Fluoborate d'ammonium

Fluoborate de plomb

Fluorure d'ammonium

Fluorure de béryllium

Fluorure de fer (III)

Fluorure de plomb

Fluorure de sodium

Fluorure de zinc

Fluorure de zirconium et de potassium

Formaldéhyde

para-Formaldéhyde

Formiate de cobalt (II)

Formiate de zinc

Furfural

Gluconates de mercure

Heptachlore

Hexachlorocyclopentiadiène

Hexanchlorobutadiène

Hydrazine

Hydrosulfite de sodium

Hydrosulfite de zinc

Hydroxyde d'ammonium

Hydroxyde de calcium

Hydroxyde de nickel

Hydroxyde de potassium (potasse caustique)

Hydroxyde de sodium (soude caustique)

Hypochlorite de calcium

Hypochlorite de sodium

Iodure de mercure

Iodure de mercure et de potassium

Iodure de plomb

Isoprène

Kelthane

Képone

Lactate d'antimoine

Lindane

Malathion

Mercaptodiméthur

Mercure-alkyle

Méthacrylate de méthyle

Méthoxychlore

Méthylate de sodium

Méthylmercaptan

Méthylparathion

Mévinphos

Mexacarbate

Monochlorure de soufre

Monoéthylamine

Monométhylamine

Mononitrobenzène

Naled

Naphtalène (fondu)

bêta-Naphtylamines

Naphtylthiourée

Nickel-tétracarbonyle

Nicotine

Nicotine composés et préparations

Nitrate d'argent

Nitrate d'uranyle

Nitrate de béryllium

Nitrate de cuivre (II)

Nitrate de fer (III)

Nitrate de mercure (I)

Nitrate de mercure (II)

Nitrate de nickel

Nitrate de plomb

Nitrate de zinc

Nitrate de zirconium

Nitrite de sodium

Nitroanilines

o-Nitrobenzènes

Nitrophénol

Nitrotoluène

Nitroxylènes

Oxalate d'ammonium

Oxalate de cuivre (II)

Oxalate de fer (III) et d'ammonium

Oxychlorure de phosphore

Oxycyanure de mercure

Oxyde de calcium

Oxyde de propylène

Oxyde de sélénium

Paraquat

Parathion

Penta ou trifluorure de brome

Pentachloroéthane

Pentachlorophénate de sodium

Pentachlorophénol

Pentachlorure d'antimoine

Pentasulfure de phosphore

Pentoxyde d'arsenic

Pentoxyde de vanadium

Perchlorométhylmercaptan

Permanganate de potassium

Phénol

Phénolsulfonate de zinc

Phorate

Phosgène

Phosphamidon

Phosphate de disodium

Phosphate de tricrésyle

Phosphate de trisodium

Phosphate de trixylényle

Phosphore

Phosphure de zinc

Phtalate de butyle

Phtalate de butyle et de benzyle

Plomb-tétraéthyle

Plomb-tétraméthyl

Polychlorobiphényles

Pourpre de Londres (London purple)

Poussières de cheminée arsenicales

Propargite

bêta-Propiolactone

Pyréthrines

Pyrophosphate de tétraéthyle

Quinoléine

Résorcinol

Sélénite de sodium

Sels de 2,4,5-T

Silicofluorure d'ammonium

Silicofluorure de zinc

Sodium

Solution de bichromate de sodium

Stéarate de plomb

Strychnine

Styrène

Styrène (monomère)

Sulfamate d'ammonium

Sulfamate de cobalt (II)

Sulfate d'aluminium

Sulfate d'ammonium et de nickel

Sulfate de chrome (III)

Sulfate de cuivre (II)

Sulfate de cuivre (II) ammoniacal

Sulfate de diéthyle

Sulfate de diméthyle

Sulfate de fer (II)

Sulfate de fer (II) et d'ammonium

Sulfate de fer (III)

Sulfate de mercure (I)

Sulfate de mercure (II)

Sulfate de nickel

Sulfate de plomb

Sulfate de thallium

Sulfate de vanadium

Sulfate de zinc

Sulfate de zirconium

Sulfite d'ammonium

Sulfite de plomb

Sulfure d'ammonium

Sulfure d'hydrogène

Tartrate d'ammonium

Tartrate d'antimoine et de potassium

Tartrate de cuivre (II)

TDE

Tétrachlorure de carbone

Tétrachlorure de zirconium

Tétraphosphate d'hexaéthyle

Tétroxyde d'osmium

Thiocyanate d'ammonium

Thiocyanate de mercure (II)

Thiocyanate de plomb

Thiosulfate d'ammonium

Toluène

Toxaphène

Tribromure d'antimoine

Trichlorfon

1,2,4-Trichlorobenzène

Trichloroéthylène

Trichlorophénol

Trichlorure d'antimoine

Trichlorure d'arsenic

Trichlorure de phosphore

Triéthylamine

Trifluorure d'antimoine

Triméthylamine

Trioxyde d'antimoine

Trioxyde d'arsenic

Trisulfure d'arsenic

Warfarine

Xylènes (mélange d'isomères)

Xylénols

(alinéa 36(2)a))

DÉCLARATION VISANT UN NAVIRE QUI SE TROUVE DANS LES EAUX SITUÉES
AU SUD DU 60^e PARALLÈLE DE LATITUDE NORD

En vertu du sous-alinéa 660.2(2)c(i) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, je déclare que :

a) l'assureur du navire pour l'assurance contre la pollution est le suivant :

(Nom, adresse, numéro de téléphone)

b) conformément à l'alinéa 660.2(2)b) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, j'ai conclu une entente avec l'organisme d'intervention suivant :

(Nom de l'organisme d'intervention)

c) la quantité d'hydrocarbures visée par l'entente est de tonnes métriques et les eaux visées sont

(Eaux où le navire effectue une activité maritime)

d) en vertu du sous-alinéa 660.2(2)c)(iii) de la *Loi sur la marine marchande du Canada* :

(i) les personnes ci-après sont autorisées à mettre en œuvre l'entente visée à l'alinéa b) :

(Nom, numéro de téléphone, de télécopieur ou de télex)

(Nom, numéro de téléphone, de télécopieur ou de télex)

(Au besoin, joindre d'autres pages)

(ii) les personnes suivantes sont autorisées à mettre en œuvre le plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures ou le plan d'urgence contre la pollution des mers :

(Nom, numéro de téléphone, de télécopieur ou de télex)

(Nom, numéro de téléphone, de télécopieur ou de télex)

(Au besoin, joindre d'autres pages)

(Signature du capitaine ou du propriétaire) (Date)

(alinéa 36(2)b)

DÉCLARATION VISANT UN NAVIRE QUI SE TROUVE DANS LES EAUX SITUÉES
AU NORD DU 60^e PARALLÈLE DE LATITUDE NORD

En vertu du sous-alinéa 660.2(2)c(i) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, je déclare que l'assureur du navire contre la pollution est le suivant :

(Nom, adresse, numéro de téléphone, de télécopieur ou de télex)

(Signature du capitaine ou du propriétaire) (Date)

ZONES DÉSIGNÉES POUR LES EAUX USÉES

Article	Nom et emplacement de l'étendue d'eau (système de référence du <i>Répertoire géographique du Canada</i>)
<i>Colombie-Britannique</i>	
1.	Lac Shuswap (50°56' N., 119°17' O.), au nord de Salmon Arm
2.	Lac Mara (50°47' N., 119°00' O.), à l'est de Salmon Arm
3.	Lac Okanagan (49°45' N., 119°44' O.), à l'ouest de Kelowna
4.	Lac Christina (49°07' N., 118°15' O.), à l'est de Grand Forks
5.	Lac Horsefly (52°23' N., 121°10' O.), à l'est de Horsefly
6.	Lac Kalamalka (50°10' N., 119°21' O.), au sud de Vernon
7.	Baie Pilot (49°38'20" N., 116°52'15" O.), lac Kootenay à l'est de Nelson
8.	Lac Stuart (54°36' N., 124°40' O.), au nord-ouest de Fort St. James. La partie du lac située au sud de l'île Jennie Chow (lot du district n° 7114, district de Coast Land), y compris une zone tampon de trois kilomètres à partir de l'embouchure de la rivière Tachie
9.	Baie Carrington (50°09' N., 125°00' O.), sur la côte nord-ouest de l'île Cortes, dans le détroit de Georgia. Toutes les eaux à l'est d'une ligne s'étendant de la pointe sud des terres jusqu'à la pointe nord des terres à l'embouchure de la baie Carrington, y compris la lagune Carrington
10.	Baie Cortes (50°04' N., 124°55' O.), sur la côte est de l'île Cortes, dans le détroit de Georgia. Toutes les eaux à l'ouest d'une ligne traversant l'entrée du havre au point le plus étroit
11.	Manson's Landing et la baie Gorge Harbour (50°04' N., 124°59' O.), sur la côte sud-ouest de l'île Cortes, dans le détroit de Georgia. Toutes les eaux à l'est d'une ligne allant de la limite sud du parc provincial Manson's Landing jusqu'au promontoire ouest qui définit l'entrée de la baie Gorge Harbour, y compris le parc provincial marin Manson's Landing, l'île Deadman et la baie Gorge Harbour
12.	Baie Montague Harbour (48°53' N., 123°24' O.), sur la côte sud-ouest de l'île Galiano dans le détroit de Georgia. Voie du nord : toutes les eaux au sud de la ligne allant de l'îlot Ballingall vers le sud-est jusqu'à l'île Galiano et à l'est de la ligne allant de l'îlot Ballingall au cap Wilmot sur l'île Parker. Voie de l'ouest : toutes les eaux à l'est de la ligne joignant l'île Parker à la pointe Philmore sur l'île Galiano, y compris l'île Julia et le parc provincial marin Montague Harbour

Article	Nom et emplacement de l'étendue d'eau (système de référence du <i>Répertoire géographique du Canada</i>)
13.	Baie Pilot (49°12' N., 123°51' O.), l'île Gabriola, sur la côte nord de l'île Gabriola, dans le détroit de Georgia, à l'est de Nanaimo. Toutes les eaux au sud de la ligne s'étendant vers l'est de la pointe Tinson jusqu'au rivage principal de l'île Gabriola, y compris la zone maritime du parc provincial Gabriola Sands
14.	Baie Prideaux Haven (50°09' N., 124°41' O.), dans Desolation Sound, au nord-est de Lund. Toutes les eaux maritimes de la zone ainsi délimitée : d'un point situé à un repère de 263° et à une distance de 2 080 m de l'angle sud-ouest du lot de district n° 4354, groupe un, district de New Westminster, suivant la ligne tirée franc nord à une distance de 350 m jusqu'aux rivages sud-est de l'île Eveleigh, delà, le long de ces rivages jusqu'au point le plus à l'est de cette île, à la pointe Lucy, delà à un repère de 77° et à une distance de 1 180 m jusqu'à la pointe Copplestone, delà le long des rivages de l'anse Laura et de l'anse Melanie, les rives sud-est de la baie Prideaux Haven et du mouillage Eveleigh jusqu'au point de départ
15.	Baie Roscoe (50°10' N., 124°46' O.). Toutes les eaux maritimes d'une baie sur la côte est de l'île West Redonda, y compris toutes les eaux à l'ouest d'une ligne tirée franc nord à partir de la pointe Marylebone jusqu'à la rive opposée sur l'île West Redonda
16.	Anse Smuggler (49°31' N., 123°58' O.), au sud-ouest de Secret Cove. Toutes les eaux maritimes à l'est d'une ligne tirée du point le plus à l'ouest de l'île Capri jusqu'au point le plus à l'ouest de la pointe Wibraham comprise dans les limites du parc marin Smuggler Cove
17.	L'anse Squirrel (50°08' N., 124°55' O.), sur la côte est de l'île Cortes, dans le détroit de Georgia. Toutes les eaux du bassin nord-ouest de l'île Protection
<i>Manitoba</i>	
18.	La rivière Rouge, de la frontière du Canada et des États-Unis au lac Winnipeg
19.	La rivière Assiniboine, en amont de la rivière Rouge au pont St. James, dans la ville de Winnipeg
20.	Lac Shoal, pour la partie située au Manitoba (49°37' N., 95°10' O.)
21.	Havre de Gimli dans les limites du brise-lames (50°38' N., 96°59' O.)
<i>Nouvelle-Écosse</i>	
22.	Lac Bras d'Or (45°50' N., 60°50' O.), et toutes les eaux attenantes en deçà d'une ligne tirée à partir de la pointe Carey jusqu'à la pointe Noir dans le Great Bras d'Or, au sud de la pointe Alder dans le Little Bras d'Or et au nord de l'extrémité du canal St. Peters qui donne sur le large

- 114 -

ANNEXE 5

(paragraphe 163(1))

CARTE DES FUMÉES



ANNEXE 6

(*article 174*)

MESURES DE CONTRÔLE DES SYSTÈMES ANTISALISSURE

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	
Article	Système antisalissure	Mesures de contrôle	Date de la prise d'effet de la mesure
1.	Composés organostanniques agissant en tant que biocides dans les systèmes antisalissure	Il est interdit aux navires d'appliquer ou de réappliquer ces composés	1 ^{er} janvier 2003
2.	Composés organostanniques agissant en tant que biocides dans les systèmes antisalissure	Les navires, selon le cas : <i>a)</i> ne doivent pas avoir de tels composés sur leur coque ou sur leurs parties ou surfaces extérieures; <i>b)</i> doivent avoir un revêtement qui forme une protection empêchant la lixiviation des composés provenant des systèmes antisalissure sous-jacents non conformes	1 ^{er} janvier 2008

ANNEXE 7

(*paragraphe 176(5)*)

DÉCLARATION RELATIVE AU SYSTÈME ANTISALISSURE

Déclaration relative au système antisalissure

Établie en vertu de la

Convention internationale de 2001 sur le contrôle

des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires

(Convention sur le contrôle des systèmes antisalissure)

Nom du navire

Numéro ou lettres distinctifs

Port d'immatriculation

Longueur

Jauge brute

Numéro OMI (le cas échéant)

Je déclare que le système antisalissure utilisé sur le navire est conforme à l'Annexe 1 de la Convention sur le contrôle des systèmes antisalissure.

(Date) (Signature du propriétaire)

Attestation de systèmes antisalissure appliqués

Types de systèmes antisalissure utilisés et dates d'application

(Date) (Signature du propriétaire)

Types de systèmes antisalissure utilisés et dates d'application

(Date) (Signature du propriétaire)