

Canada Gazette



Gazette du Canada

Part I

Partie I

OTTAWA, SATURDAY, APRIL 25, 2009

OTTAWA, LE SAMEDI 25 AVRIL 2009

NOTICE TO READERS

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

- Part I Material required by federal statute or regulation to be published in the *Canada Gazette* other than items identified for Part II and Part III below — Published every Saturday
- Part II Statutory Instruments (Regulations) and other classes of statutory instruments and documents — Published January 7, 2009, and at least every second Wednesday thereafter
- Part III Public Acts of Parliament and their enactment proclamations — Published as soon as is reasonably practicable after Royal Assent

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

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

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

AVIS AU LECTEUR

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

- Partie I Textes devant être publiés dans la *Gazette du Canada* conformément aux exigences d'une loi fédérale ou d'un règlement fédéral et qui ne satisfont pas aux critères de la Partie II et de la Partie III — Publiée le samedi
- Partie II Textes réglementaires (Règlements) et autres catégories de textes réglementaires et de documents — Publiée le 7 janvier 2009 et au moins tous les deux mercredis par la suite
- Partie III Lois d'intérêt public du Parlement et les proclamations énonçant leur entrée en vigueur — Publiée aussitôt que possible après la sanction royale

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

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

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

<i>Canada Gazette</i>	<i>Part I</i>	<i>Part II</i>	<i>Part III</i>
Yearly subscription			
Canada	\$135.00	\$67.50	\$28.50
Outside Canada	US\$135.00	US\$67.50	US\$28.50
Per copy			
Canada	\$2.95	\$3.50	\$4.50
Outside Canada	US\$2.95	US\$3.50	US\$4.50

<i>Gazette du Canada</i>	<i>Partie I</i>	<i>Partie II</i>	<i>Partie III</i>
Abonnement annuel			
Canada	135,00 \$	67,50 \$	28,50 \$
Extérieur du Canada	135,00 \$US	67,50 \$US	28,50 \$US
Exemplaire			
Canada	2,95 \$	3,50 \$	4,50 \$
Extérieur du Canada	2,95 \$US	3,50 \$US	4,50 \$US

REQUESTS FOR INSERTION

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

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

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

DEMANDES D'INSERTION

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

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

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

TABLE OF CONTENTS

Vol. 143, No. 17 — April 25, 2009

Government House	1200
(orders, decorations and medals)	
Government notices	1204
Notice of vacancy	1227
Parliament	
House of Commons	1232
Commissions	1233
(agencies, boards and commissions)	
Miscellaneous notices	1244
(banks; mortgage, loan, investment, insurance and railway companies; other private sector agents)	
Proposed regulations	1248
(including amendments to existing regulations)	
Index	1325

TABLE DES MATIÈRES

Vol. 143, n° 17 — Le 25 avril 2009

Résidence du Gouverneur général	1200
(ordres, décorations et médailles)	
Avis du gouvernement	1204
Avis de poste vacant	1227
Parlement	
Chambre des communes	1232
Commissions	1233
(organismes, conseils et commissions)	
Avis divers	1244
(banques; sociétés de prêts, de fiducie et d'investissements; compagnies d'assurances et de chemins de fer; autres agents du secteur privé)	
Règlements projetés	1248
(y compris les modifications aux règlements existants)	
Index	1326

GOVERNMENT HOUSE**MOST VENERABLE ORDER OF THE HOSPITAL OF ST. JOHN OF JERUSALEM**

The Governor General, the Right Honourable Michaëlle Jean, on the recommendation of the Grand Prior, has appointed the following Canadians to the Most Venerable Order of the Hospital of St. John of Jerusalem:

*Knights of the Order of St. John**Chevaliers de l'Ordre de Saint-Jean*

As of July 13, 2007/En vigueur le 13 juillet 2007

His Honour, the Honourable/Son Honneur l'honorable Pierre Duchesne, Québec, QC

As of February 25, 2008/En vigueur le 25 février 2008

His Honour, the Honourable/Son Honneur l'honorable John C. Crosbie, P.C., O.N., O.N.L., St. John's, NL

*Knights and Dames of the Order of St. John**Chevaliers et Dames de l'Ordre de Saint-Jean**Promotions*

As of December 8, 2008/En vigueur le 8 décembre 2008

Lieutenant-Colonel (Retired)/Lieutenant-colonel (retraité)
Pierre Alexandre Bibeau, C.D., Québec, QC

Major Félix Bouchard, C.D., Saint-Joseph-du-Lac, QC

Brigadier-General (Retired)/Brigadier-général (retraité)
Jean Gervais, C.D., Sainte-Foy, QC

Lieutenant Luc Pellerin, Drummondville, QC

Geoffrey Leonard Wybrew, Hamilton, ON

*Commanders of the Order of St. John**Commandeurs de l'Ordre de Saint-Jean**Promotions*

As of December 8, 2008/En vigueur le 8 décembre 2008

Mairi Christina Arthur, Bedford, NS

Major Richard Choquette, C.D., Laval, QC

Honorary Colonel/Colonel honoraire Ross Gaudreault,
Québec, QC

Robert James Houston, O.M.M., C.D., Kingston, ON

Jim Yuan Lai, Markham, ON

Brigadier-General (Retired)/Brigadier-général (retraité)

Stewart E. McGowan, C.D., Victoria, BC

Lieutenant-Colonel (Retired)/Lieutenant-colonel (retraité)
Hugh Patrick Mundell, C.D., Gloucester, ON

*Officers of the Order of St. John**Officiers de l'Ordre de Saint-Jean*

As of July 13, 2007/En vigueur le 13 juillet 2007

Her Honour/Son Honneur Ginette Lamoureux, Québec, QC

As of February 25, 2008/En vigueur le 25 février 2008

Her Honour/Son Honneur Jane Furneaux Crosbie, St. John's, NL

As of June 13, 2008/En vigueur le 13 juin 2008

William John Shannon Elliott, Ottawa, ON

Beverly Busson, C.O.M., O.B.C., Blind Bay, BC

Officers of the Order of St. John

Officiers de l'Ordre de Saint-Jean

Promotions

As of December 8, 2008/En vigueur le 8 décembre 2008

Catherine Mary Bowlen, Fredericton, NB

Captain/Capitaine William Michael Lowe, C.D.,
Port Saunders, NL

Kirk Woodruff Corkery, C.D., Richmond Hill, ON

Charles R. M. McCormack, Georgetown, ON

Marie Dumais, Montréal, QC

Charles McVicker, St. John's, NL

Michael Dussault, Victoria, BC

Steven D. Murphy, Fenwick, ON

Lieutenant (Navy)/Lieutenant de vaisseau Peter B. Ferst, C.D.,
Westmount, QC

Lieutenant (Navy)/Lieutenant de vaisseau Scott Edward Nelson,
A.D.C., Halifax, NS

Andrea Feys, Fergus, ON

Antonio Pergola, Toronto, ON

Juanita M. Hanney, Barrie, ON

Timothy Rees, Paisley, ON

Brian Allan Kinaschuk, St. Catharines, ON

Russell Scott Reid, C.D., Pembroke, ON

Dorothy Kay Kirkwood, Georgetown, ON

Judith-Anne Robinson, Hamilton, ON

Lieutenant-Colonel/Lieutenant-colonel Keith Michael Lawrence,
C.D., Toronto, ON

T. Craig Wilson, Surrey, BC

John Stewart Archibald LeForte, Little Bras D'Or, NS

Raymond Tze Hung Woo, Richmond Hill, ON

Members of the Order of St. John

Membres de l'Ordre de Saint-Jean

As of December 8, 2008/En vigueur le 8 décembre 2008

Master Corporal/Caporal-chef Jacqueline L. Beard, Cold Lake, AB

Tiffany Lee Eyre Evans, Brockville, ON

Marika Lemstra Beaumont, Bowmanville, ON

Joseph Longueuil Gaspardone, Nanaimo, BC

Gyuszi S. Berki, Toronto, ON

Sandra Michelle Gaspardone, Nanaimo, BC

Sarah Michelle Bigelow, Halifax, NS

Huguette Grondines, Ancienne-Lorette, QC

Marc Joseph Luc Boucher, Québec, QC

Hélène M. Hawn, Goulais River, ON

Jun Manghi Cadiente, Burnaby, BC

Ryan Jonathan Hendren, Victoria, BC

Philip John Casimiri, Mississauga, ON

Michael Douglas Gordon Hewitt, Vancouver, BC

D. Lorne Charbonneau, Winnipeg, MB

Marie Roseann Hoven, Edmonton, AB

Captain/Capitaine Karina Choquette, Gatineau, QC

Mary Mavis Hurley, Upper Kingsclear, NB

Anthony Chui, Scarborough, ON

Steven Scott Imrie, St. Thomas, ON

Andrew Collins, Holyrood, NL

Darlene Mae Jedras, Courtenay, BC

Leigh-Ann E. Cooper, Stirling, ON

Clarke G. Johnson, Western Shore, NS

Captain/Capitaine Shane Crawford, C.D., Oakville, ON

Jo-Ann Rita Johnston, Vernon, BC

Joseph D. Dallos, Welland, ON

Mark Leslie Kennedy, C.D., Kingston, ON

Lucie Dion, Sainte-Flavie, QC

Julie Anne Kirke, Victoria, British Columbia

Annie Kim Doyon, Saint-François Xavier, QC

Evelyn Eleanor Teresa Kostal, Darlingford, MB

*Members of the Order of St. John — Continued**Membres de l'Ordre de Saint-Jean (suite)*

Alain Lapointe, Plessisville, QC	Adam Nathan Parker, Brockville, ON
Annie Leblanc, Victoriaville, QC	Jean Pellerin, Trois-Rivières, QC
Donald J. LeBlanc, Fall River, NS	Lieutenant-Colonel/Lieutenant-colonel Richard Allan Phillips, London, ON
Miguel Leblanc, Trois-Rivières, QC	David Scott Ryckman, Aurora, ON
Douglas Gordon Longley, Surrey, BC	Sarah Anita Scott, Victoria, BC
Paul Owen Lovell, Arthur, Ontario	Carolyn Frances Scrovitch, Dundalk, ON
Angus Rankin F. MacDonald, Albert Bridge, NS	Ricci Ritva Anneli Silvo, Burnaby, BC
Jim F. W. MacKay, Winnipeg, MB	Michael David Simpson, Georgetown, ON
Cindy Carol Maitre, Ridgeway, ON	Daphne Eleanor Smith, Nanaimo, BC
Warrant Officer/Adjutant John Nayduk, Windsor, ON	Inspector/Inspecteur Robert Shinichi Usui, Burnaby, BC
Master Warrant Officer/Adjutant-maître David Russell Nicolle, C.D., Milton, ON	Margaret Wynn Wicklum, Brockville, ON

EMMANUELLE SAJOUS

Deputy Secretary

[17-1-o]

La sous-secrétaire

EMMANUELLE SAJOUS

[17-1-o]

AWARDS TO CANADIANS

The Chancellery of Honours announces that the Government of Canada has approved the following awards to Canadians:

- From the Government of Austria
 - Decoration of Merit in Gold
 - to Mr. Scott Keir Anderson
 - Mr. Hans Kroisenbrunner
 - Ms. Heidi Temelie
 - Grand Decoration of Honour in Silver with Star
 - to Mr. Laurent Beaudoin
- From the Government of Denmark
 - Knight First Class of the Order of the Dannebrog
 - to Mr. John B. Petersen
- From the Government of France
 - French Commemorative Medal with Clasp ex-Yugoslavia
 - to Major Doris Gobeil
 - Officer of the National Order of the Legion of Honour
 - to The Honourable Serge Joyal
 - Knight of the National Order of the Legion of Honour
 - to Professor Mark A. Wainberg
 - Knight of the Order of the Academic Palms
 - to Mrs. Renée Pelland-Legendre
- From the Government of Kenya
 - Medal of Elder of the Order of the Burning Spear
 - to Mr. Inderjeet Singh Bhoi
- From the Government of Mali
 - Knight of the National Order
 - to Major Luc A. Racine (posthumous)
- From the Government of Norway
 - Participation Medal
 - to Mr. Leif Berget
- From the Government of Poland
 - Golden Cross of the Order of Merit
 - to Mrs. Ewa Barycka
 - Mrs. Krystyna Budniak
 - Mr. David Stephen Cassivi
 - Mrs. Stefania Dulemba

DÉCORATIONS À DES CANADIENS

La Chancellerie des distinctions honorifiques annonce que le Gouvernement du Canada a approuvé l'octroi des distinctions honorifiques suivantes à des Canadiens :

- Du Gouvernement de l'Autriche
 - Décoration du mérite en or
 - à M. Scott Keir Anderson
 - M. Hans Kroisenbrunner
 - M^{lle} Heidi Temelie
 - Grande décoration d'honneur en argent avec étoile
 - à M. Laurent Beaudoin
- Du Gouvernement du Danemark
 - Chevalier 1^{re} classe de l'Ordre du Dannebrog
 - à M. John B. Petersen
- Du Gouvernement de la France
 - Médaille commémorative française avec agrafe ex-Yougoslavie
 - au Major Doris Gobeil
 - Officier de l'Ordre national de la Légion d'honneur
 - à L'honorable Serge Joyal
 - Chevalier de l'Ordre national de la Légion d'honneur
 - au Professeur Mark A. Wainberg
 - Chevalier de l'Ordre des Palmes académiques
 - à M^{me} Renée Pelland-Legendre
- Du Gouvernement du Kenya
 - Médaille de l'Aîné de l'Ordre du javelot flamboyant
 - à M. Inderjeet Singh Bhoi
- Du Gouvernement du Mali
 - Chevalier de l'Ordre national
 - au Major Luc A. Racine (à titre posthume)
- Du Gouvernement de la Norvège
 - Médaille de participation
 - à M. Leif Berget
- Du Gouvernement de la Pologne
 - Croix d'or de l'Ordre du mérite
 - à M^{me} Ewa Barycka
 - M^{me} Krystyna Budniak
 - M. David Stephen Cassivi
 - M^{me} Stefania Dulemba

Mrs. Zofia Kata
 Mr. Frank Simpson
 Mrs. Elzbieta Szczepanska
 Knight's Cross of the Order of Merit
 to Mrs. Wanda Bujalska
 Mr. Piotr Jassem
 Mrs. Jadwiga Sztrumf
 From the Government of Spain
 Great Cross of the Order of the Civil Merit
 to The Honourable Louise Arbour
 From the Government of Sweden
 Commander of the Royal Order of the Polar Star
 to The Honourable Paule Gauthier
 Mr. Ron Shirkey
 From the Government of the United Kingdom
 Operational Service Medal (Iraq)
 to Lieutenant-Colonel Malcolm D. Bruce
 Major Daniel J. Dandurand
 Captain Jeremy Keith Alexander Fountain
 Lieutenant-Colonel Robert J. Martin
 Major Eric Thorson
 Lieutenant-Colonel Richard D. Vincent
 Operational Service Medal (Afghanistan)
 to Master Warrant Officer Douglas K. Loader
 Captain Travis D. Wert
 Member of the British Empire
 to Captain Bryan N. Mialkowsky
 Mr. Colin Ploughman
 From the Government of Ukraine
 Medal for Noble Work and Virtue
 Mr. Ivan Serbyn
 From the Government of the United States of America
 Bronze Star Medal
 to Captain James A. H. Chorley
 Chief Warrant Officer David W. Preeper
 Meritorious Service Medal
 to Lieutenant-Colonel Wayne R. Krausse

EMMANUELLE SAJOUS
*Deputy Secretary and
 Deputy Herald Chancellor*

[17-1-o]

M^{me} Zofia Kata
 M. Frank Simpson
 M^{me} Elzbieta Szczepanska
 Croix de Chevalier de l'Ordre du mérite
 à M^{me} Wanda Bujalska
 M. Piotr Jassem
 M^{me} Jadwiga Sztrumf
 Du Gouvernement de l'Espagne
 Grand-croix de l'Ordre du mérite civil
 à L'honorable Louise Arbour
 Du Gouvernement de la Suède
 Commandeur de l'Ordre royal de l'Étoile polaire
 à L'honorable Paule Gauthier
 M. Ron Shirkey
 Du Gouvernement du Royaume-Uni
 Médaille du service opérationnel (Iraq)
 au Lieutenant-colonel Malcolm D. Bruce
 Major Daniel J. Dandurand
 Capitaine Jeremy Keith Alexander Fountain
 Lieutenant-colonel Robert J. Martin
 Major Eric Thorson
 Lieutenant-colonel Richard D. Vincent
 Médaille du service opérationnel (Afghanistan)
 à L'Adjudant-maître Douglas K. Loader
 Capitaine Travis D. Wert
 Membre de l'Empire Britannique
 au Capitaine Bryan N. Mialkowsky
 M. Colin Ploughman
 Du Gouvernement de l'Ukraine
 Médaille pour noble travail et vertu
 à M. Ivan Serbyn
 Du Gouvernement des États-Unis d'Amérique
 Médaille de l'Étoile de bronze
 au Capitaine James A. H. Chorley
 Adjudant-chef David W. Preeper
 Médaille du service méritoire
 au Lieutenant-colonel Wayne R. Krausse

*Le sous-secrétaire et
 vice-chancelier d'armes*
 EMMANUELLE SAJOUS

[17-1-o]

GOVERNMENT NOTICES**DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT****CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999**

Notice is hereby given that, pursuant to section 127 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, Disposal at Sea Permit No. 4543-2-03477 authorizing the loading for disposal and the disposal of waste or other matter at sea is approved.

1. *Permittee*: 568849 B.C. Ltd., Surrey, British Columbia.

2. *Waste or other matter to be disposed of*: Inert, inorganic geological matter.

2.1. *Nature of waste or other matter*: Inert, inorganic geological matter; all wood, topsoil, asphalt and other debris is to be segregated for disposal by methods other than disposal at sea.

3. *Duration of permit*: Permit is valid from May 24, 2009, to May 23, 2010.

4. *Loading site(s)*: Various approved excavation sites in British Columbia, at approximately 49°16.35' N, 123°06.70' W (NAD83).

5. *Disposal site(s)*:

(a) Point Grey Disposal Site, within a one-nautical mile radius of 49°15.40' N, 123°21.90' W (NAD83);

(b) Victoria Disposal Site, within a 0.5-nautical mile radius of 48°22.30' N, 123°21.90' W (NAD83);

(c) Watts Point Disposal Site, within a 0.25-nautical mile radius of 48°38.50' N, 123°14.10' W (NAD83);

(d) Brown Passage Disposal Site, within a 0.5-nautical mile radius of 54°18.50' N, 130°45.50' W (NAD83);

(e) Johnstone Strait-Hanson Island Disposal Site, within a 0.5-nautical mile radius of 50°33.50' N, 126°48.00' W (NAD83);

(f) Johnstone Strait-Hickey Point Disposal Site, within a 0.5-nautical mile radius of 50°27.80' N, 126°04.90' W (NAD83);

(g) Cape Mudge Disposal Site, within a 0.5-nautical mile radius of 49°57.70' N, 125°05.00' W (NAD83);

(h) Comox (Cape Lazo) Disposal Site, within a 0.5-nautical mile radius of 49°41.70' N, 124°44.50' W (NAD83);

(i) Five Finger Island Disposal Site, within a 0.5-nautical mile radius of 49°15.20' N, 123°54.70' W (NAD83);

(j) Thornbrough Channel Disposal Site, within a 0.25-nautical mile radius of 49°31.00' N, 123°28.30' W (NAD83);

(k) Porlier Pass Disposal Site, within a 0.5-nautical mile radius of 49°00.20' N, 123°29.90' W (NAD83); and

(l) Malaspina Strait Disposal Site, within a 0.5-nautical mile radius of 49°45.00' N, 124°27.00' W (NAD83).

AVIS DU GOUVERNEMENT**MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT****LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (1999)**

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 127 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, que le permis d'immersion en mer n° 4543-2-03477, autorisant le chargement pour immersion et l'immersion de déchets ou d'autres matières en mer, est approuvé.

1. *Titulaire* : 568849 B.C. Ltd., Surrey (Colombie-Britannique).

2. *Déchets ou autres matières à immerger* : Matières géologiques inertes et inorganiques.

2.1. *Nature des déchets ou autres matières* : Matières géologiques inertes et inorganiques; tous les déchets de bois, de terre végétale, d'asphalte et autres débris doivent être séparés en vue de leur élimination par des méthodes autres que l'immersion en mer.

3. *Durée du permis* : Le permis est valide du 24 mai 2009 au 23 mai 2010.

4. *Lieu(x) de chargement* : Divers lieux d'excavation approuvés situés en Colombie-Britannique, à environ 49°16,35' N., 123°06,70' O. (NAD83).

5. *Lieu(x) d'immersion* :

a) Lieu d'immersion de la pointe Grey, dans la zone s'étendant jusqu'à un mille marin de 49°15,40' N., 123°21,90' O. (NAD83);

b) Lieu d'immersion de Victoria, dans la zone s'étendant jusqu'à un demi-mille marin de 48°22,30' N., 123°21,90' O. (NAD83);

c) Lieu d'immersion de la pointe Watts, dans la zone s'étendant jusqu'à un quart de mille marin de 48°38,50' N., 123°14,10' O. (NAD83);

d) Lieu d'immersion du passage Brown, dans la zone s'étendant jusqu'à un demi-mille marin de 54°18,50' N., 130°45,50' O. (NAD83);

e) Lieu d'immersion du détroit de Johnstone-île Hanson, dans la zone s'étendant jusqu'à un demi-mille marin de 50°33,50' N., 126°48,00' O. (NAD83);

f) Lieu d'immersion du détroit de Johnstone-pointe Hickey, dans la zone s'étendant jusqu'à un demi-mille marin de 50°27,80' N., 126°04,90' O. (NAD83);

g) Lieu d'immersion du cap Mudge, dans la zone s'étendant jusqu'à un demi-mille marin de 49°57,70' N., 125°05,00' O. (NAD83);

h) Lieu d'immersion de Comox (cap Lazo), dans la zone s'étendant jusqu'à un demi-mille marin de 49°41,70' N., 124°44,50' O. (NAD83);

i) Lieu d'immersion de l'île Five Finger, dans la zone s'étendant jusqu'à un demi-mille marin de 49°15,20' N., 123°54,70' O. (NAD83);

j) Lieu d'immersion du canal Thornbrough, dans la zone s'étendant jusqu'à un quart de mille marin de 49°31,00' N., 123°28,30' O. (NAD83);

k) Lieu d'immersion du passage Porlier, dans la zone s'étendant jusqu'à un demi-mille marin de 49°00,20' N., 123°29,90' O. (NAD83);

6. *Method of loading*: Loading will be carried out using land-based heavy equipment, trucks or conveyor belts.

7. *Route to disposal site(s) and method of transport*: Most direct navigational route from the loading site to the disposal site via pipeline, hopper scow, towed scow or hopper dredge.

8. *Method of disposal*: Disposal will be carried out by bottom dumping or end dumping.

9. *Total quantity to be disposed of*: Not to exceed 100 000 m³.

10. *Approvals*:

10.1. The Permittee shall obtain from the permit-issuing office a letter of approval for each loading and disposal activity prior to undertaking the work.

11. *Fees*: The fee prescribed by the *Ocean Dumping Permit Fee Regulations (Site Monitoring)* shall be paid by the Permittee in accordance with those Regulations.

12. *Inspection*:

12.1. By accepting this permit, the Permittee and their contractors accept that they are subject to inspection pursuant to Part 10 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

12.2. The Permittee shall ensure that records of all loading and disposal activities are kept on site for the duration of the permit and are available for inspection for two years following the expiry of the permit by any enforcement officer or analyst.

12.3. Ships operating under the authority of this permit shall carry and display a radar-reflecting device at all times mounted on the highest practical location.

13. *Contractors*:

13.1. The loading or disposal at sea referred to under this permit shall not be carried out by any person without written authorization from the Permittee.

13.2. The Permittee shall ensure that all contractors involved in the loading or disposal activity for which the permit is issued are made aware of the conditions identified in the permit and of possible consequences of any violation of these conditions.

14. *Reporting and notification*:

14.1. The Permittee shall provide the following information at least 48 hours before loading and disposal activities commence: name or number of ship, platform or structure used to carry out the loading and/or disposal, name of the contractor including corporate and on-site contact information, and expected period of loading and disposal activities. The above-noted information shall be submitted to Environment Canada's Environmental Enforcement Division, Pacific and Yukon Region, by fax to 604-666-9059 or by email at das.pyr@ec.gc.ca.

14.2. The Permittee shall submit a written report to the Minister, as represented by the Regional Director of the Environmental Protection Operations Directorate, Pacific and Yukon Region, 201-401 Burrard Street, Vancouver, British Columbia V6C 3S5, within 30 days of either the completion of the work or the expiry of the permit, whichever comes first. This report shall contain the

d) Lieu d'immersion du détroit de Malaspina, dans la zone s'étendant jusqu'à un demi-mille marin de 49°45,00' N., 124°27,00' O. (NAD83).

6. *Méthode de chargement* : Dragage à l'aide d'équipement lourd terrestre, camions ou tapis roulants.

7. *Parcours à suivre et mode de transport* : Voie navigable la plus directe entre le lieu de chargement et le lieu d'immersion par canalisation, à l'aide d'un chaland à clapets, à l'aide d'un chaland remorqué ou à l'aide d'une drague suceuse-porteuse.

8. *Méthode d'immersion* : Immersion à l'aide de chaland à fond ouvrant ou chaland à bascule.

9. *Quantité totale à immerger* : Ne pas excéder 100 000 m³.

10. *Approbations* :

10.1. Avant d'entreprendre les travaux, le titulaire doit obtenir du bureau émetteur une lettre d'approbation pour chaque activité de chargement ou d'immersion.

11. *Droits* : Le titulaire doit payer le droit prescrit en vertu du *Règlement sur les prix à payer pour les permis d'immersion en mer (surveillance des sites)*.

12. *Inspection* :

12.1. En acceptant ce permis, le titulaire et ses entrepreneurs acceptent d'être assujettis à des inspections conformément à la partie 10 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

12.2. Le titulaire doit s'assurer que les registres de toutes les activités de chargement et d'immersion sont gardés sur les lieux pendant toute la durée du permis et qu'ils seront disponibles aux fins d'inspection pendant deux ans suivant l'expiration du permis par tout agent d'application de la loi ou tout analyste.

12.3. Les navires visés par le présent permis doivent porter en tout temps un dispositif réfléchissant les ondes radars au point pratique le plus élevé de leur structure.

13. *Entrepreneurs* :

13.1. Personne ne doit effectuer le chargement ou l'immersion en mer désignés aux termes du présent permis sans l'autorisation écrite du titulaire.

13.2. Le titulaire doit s'assurer que tous les entrepreneurs qui prennent part aux opérations de chargement et d'immersion pour lesquelles le permis a été accordé sont au courant des conditions mentionnées dans le permis ainsi que des conséquences possibles du non-respect de ces conditions.

14. *Rapports et avis* :

14.1. Le titulaire doit fournir les renseignements suivants au moins 48 heures avant le début des activités de chargement et d'immersion : nom ou numéro d'identification du navire, de la plate-forme ou de l'ouvrage d'où le chargement ou l'immersion sont effectués, nom de l'entrepreneur, y compris les coordonnées des personnes-ressources de l'entreprise et de celles qui se trouvent sur les lieux ainsi que la période prévue des activités de chargement et d'immersion. Les renseignements susmentionnés doivent être acheminés à la Division de l'application de la loi d'Environnement Canada, Région du Pacifique et du Yukon, par télécopieur au 604-666-9059 ou par courriel à l'adresse suivante : das.pyr@ec.gc.ca.

14.2. Le titulaire doit présenter un rapport écrit au ministre, représenté par le directeur régional de la Direction des activités de protection de l'environnement, Région du Pacifique et du Yukon, 401 rue Burrard, Bureau 201, Vancouver (Colombie-Britannique) V6C 3S5, dans les 30 jours suivant le parachèvement des travaux ou l'expiration du permis, selon la première de ces éventualités.

following information: a list of all work completed pursuant to the permit, including the names of the loading and disposal sites used, the quantity of matter disposed of at each disposal sites, and the dates on which disposal activities occurred.

MICHAEL WILSON
*Environmental Protection Operations Directorate
 Pacific and Yukon Region*
 On behalf of the Minister of the Environment

[17-1-o]

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Notice is hereby given that, pursuant to section 127 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, Disposal at Sea Permit No. 4543-2-04340 authorizing the loading for disposal and the disposal of waste or other matter at sea is approved.

1. *Permittee*: Department of Public Works and Government Services, Quebec.

2. *Waste or other matter to be disposed of*: Dredged material.

2.1. *Nature of waste or other matter*: Dredged material consisting of gravel, sand, silt, clay and colloids.

3. *Duration of permit*: Permit is valid from May 25, 2009, to May 24, 2010.

3.1. The loading and disposal at sea activities are restricted to the following periods: from May 25 to May 31, 2009, from July 16 to August 14, 2009, and from October 1, 2009, to April 14, 2010. The Permittee may modify the duration of the permit with the written approval of the Department of the Environment.

4. *Loading site(s)*: Cap-des-Rosiers Harbour, Quebec, 48°50.35' N, 64°12.69' W (NAD83), as defined in Figure 4.2 of the document titled "Examen préalable. Dragage d'entretien du havre de Cap-des-Rosiers (révision 2009)" by Parks Canada Agency and approved by the Department of the Environment.

5. *Disposal site(s)*: CR-1, 48°50.40' N, 64°09.40' W (NAD83). The disposal site is located at approximately 4.3 km east from the loading site.

6. *Method of loading*: Dredging will be carried out using a clam-shell dredge or a hydraulic shovel.

7. *Route to disposal site(s) and method of transport*: Most direct navigational route from the loading site to the disposal site using towed scow.

8. *Method of disposal*: Disposal will be carried out by bottom dumping and levelling of the seabed by a steel beam, a scraper blade or a hydraulic shovel.

9. *Total quantity to be disposed of*: Not to exceed 5 000 m³ scow measure.

10. *Fees*: The fee prescribed by the *Ocean Dumping Permit Fee Regulations (Site Monitoring)* shall be paid by the Permittee in accordance with those Regulations.

11. *Inspection*:

11.1. By accepting this permit, the Permittee and their contractors accept that they are subject to inspection pursuant to Part 10 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

Ce rapport doit contenir les renseignements suivants : une liste de tous les travaux effectués visés par le permis, y compris les noms des lieux de chargement et d'immersion utilisés, la quantité de matières immergées aux lieux d'immersion et les dates auxquelles les activités d'immersion ont eu lieu.

*Direction des activités de protection de l'environnement
 Région du Pacifique et du Yukon*

MICHAEL WILSON
 Au nom du ministre de l'Environnement

[17-1-o]

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

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

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 127 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, que le permis d'immersion en mer n° 4543-2-04340, autorisant le chargement pour immersion et l'immersion de déchets ou d'autres matières en mer, est approuvé.

1. *Titulaire* : Ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux (Québec).

2. *Déchets ou autres matières à immerger* : Déblais de dragage.

2.1. *Nature des déchets ou autres matières* : Déblais de dragage composés de gravier, de sable, de limon, d'argile ou de colloïdes.

3. *Durée du permis* : Le permis est valide du 25 mai 2009 au 24 mai 2010.

3.1. Les activités de chargement et d'immersion en mer doivent être effectuées entre le 25 mai et le 31 mai 2009, entre le 16 juillet et le 14 août 2009 et entre le 1^{er} octobre 2009 et le 14 avril 2010. Le titulaire pourra modifier la durée du permis avec l'approbation écrite du ministère de l'Environnement.

4. *Lieu(x) de chargement* : Havre de Cap-des-Rosiers (Québec), 48°50.35' N., 64°12.69' O. (NAD83), tel qu'il est défini à la figure 4.2 du document intitulé « Examen préalable. Dragage d'entretien du havre de Cap-des-Rosiers (révision 2009) » de l'Agence Parcs Canada et approuvé par le ministère de l'Environnement.

5. *Lieu(x) d'immersion* : CR-1, 48°50.40' N., 64°09.40' O. (NAD83). Le lieu d'immersion est situé à environ 4,3 km à l'est du lieu de chargement.

6. *Méthode de chargement* : Le dragage se fera à l'aide d'une drague à benne à demi-coquille ou d'une pelle hydraulique

7. *Parcours à suivre et mode de transport* : Voie navigable la plus directe entre le lieu de chargement et le lieu d'immersion à l'aide d'un chaland remorqué.

8. *Méthode d'immersion* : L'immersion se fera à l'aide de chalands à fond ouvrant et du nivelage du fond marin au moyen d'une poutre d'acier, d'une lame racleuse ou d'une pelle hydraulique.

9. *Quantité totale à immerger* : Ne pas excéder 5 000 m³ mesure chaland.

10. *Droits* : Le titulaire doit payer le droit prescrit en vertu du *Règlement sur les prix à payer pour les permis d'immersion en mer (surveillance des sites)*.

11. *Inspection* :

11.1. En acceptant ce permis, le titulaire et ses entrepreneurs acceptent d'être assujettis à des inspections conformément à la partie 10 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

11.2. The Permittee shall ensure that records of all loading and disposal activities are kept on site for the duration of the permit and are available for inspection by any enforcement officer or analyst for two years following the expiry of the permit.

12. Contractors:

12.1. The loading or disposal at sea referred to under this permit shall not be carried out by any person without written authorization from the Permittee.

12.2. The Permittee shall ensure that all contractors involved in the loading or disposal activity for which the permit is issued are made aware of the conditions identified in the permit and of possible consequences of any violation of these conditions.

13. Reporting and notification:

13.1. The Permittee shall provide the following information at least 15 days before loading and disposal activities commence: name or number of ship, platform or structure used to carry out the loading and/or disposal, name of the contractor including corporate and on-site contact information, and expected period of loading and disposal activities. The above-noted information shall be submitted to the Regional Director, Environmental Protection Operations Directorate, Department of the Environment, Quebec Region, 105 McGill Street, 4th Floor, Montréal, Quebec H2Y 2E7, 514-496-6982 (fax), immersion.dpe@ec.gc.ca (email).

13.2. The Permittee must complete the *Register of Disposal at Sea Operations* as provided by the Department of the Environment. This register must, at all times, be kept aboard any vessel involved with the disposal operations and be accessible to enforcement officers designated under the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

13.3. The Permittee shall submit a written report to the Minister, as represented by the Regional Director identified in paragraph 13.1, within 30 days of either the completion of the work or the expiry of the permit, whichever comes first. This report shall contain the following information: a list of all work completed pursuant to the permit, including the names of the loading and disposal sites used, the quantity of matter disposed of at the disposal site, the dates on which disposal activities occurred and the *Register of Disposal at Sea Operations*.

13.4. The Permittee must keep a written register of the time of departure of the vessel to the disposal site and advise the Canadian Coast Guard station once per day of the departure times entered in the register. The Permittee must record these communications in the register mentioned in the paragraph 13.2.

13.5. At all times, a copy of this permit and of documents and drawings referenced in this permit shall be available at the loading site and on all powered ships directly engaged in the loading and disposal operations.

JEAN-PIERRE DES ROSIERS
Environmental Protection Operations Directorate
Quebec Region
 On behalf of the Minister of the Environment

[17-1-o]

11.2. Le titulaire doit s'assurer que les registres de toutes les activités de chargement et d'immersion sont gardés sur les lieux pendant toute la durée du permis et qu'ils seront disponibles aux fins d'inspection par tout agent d'application de la loi ou tout analyste pendant deux ans suivant l'expiration du permis.

12. Entrepreneurs :

12.1. Personne ne doit effectuer le chargement ou l'immersion en mer désignés aux termes du présent permis sans l'autorisation écrite du titulaire.

12.2. Le titulaire doit s'assurer que tous les entrepreneurs qui prennent part aux opérations de chargement et d'immersion pour lesquelles le permis a été accordé sont au courant des conditions mentionnées dans le permis ainsi que des conséquences possibles du non-respect de ces conditions.

13. Rapports et avis :

13.1. Le titulaire doit fournir les renseignements suivants au moins 15 jours avant le début des activités de chargement et d'immersion : nom ou numéro d'identification du navire, de la plateforme ou de l'ouvrage desquels le chargement ou l'immersion sont effectués, nom de l'entrepreneur, y compris les coordonnées des personnes-ressources de l'entreprise et de celles qui se trouvent sur les lieux ainsi que la période prévue des activités de chargement et d'immersion. Les renseignements susmentionnés doivent être acheminés au Directeur régional, Division des activités de protection de l'environnement, Ministère de l'Environnement, Région du Québec, 105, rue McGill, 4^e étage, Montréal (Québec) H2Y 2E7, 514-496-6982 (télécopieur), immersion.dpe@ec.gc.ca (courriel).

13.2. Le titulaire doit compléter le *Registre des opérations d'immersion en mer* fourni par le ministère de l'Environnement. Ce registre doit être gardé en tout temps à bord du navire chargé de l'immersion et être accessible aux agents de l'autorité désignés en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

13.3. Le titulaire doit présenter un rapport écrit au ministre, représenté par le directeur régional dont les coordonnées figurent au paragraphe 13.1, dans les 30 jours suivant le parachèvement des travaux ou l'expiration du permis, selon la première de ces éventualités. Ce rapport doit contenir les renseignements suivants : une liste de tous les travaux effectués visés par le permis, y compris les noms des lieux de chargement et d'immersion utilisés, la quantité de matières immergées et les dates auxquelles les activités d'immersion ont eu lieu ainsi que le *Registre des opérations d'immersion en mer*.

13.4. Le titulaire doit consigner par écrit l'heure de chaque départ du bateau vers le site d'immersion et communiquer une fois par jour avec la station de la Garde côtière canadienne pour transmettre l'ensemble des heures de départ consignées. Le titulaire devra consigner cette communication au registre dont il est fait mention au paragraphe 13.2.

13.5. Une copie de ce permis et des documents et des dessins visés par le présent permis doivent être conservées en tout temps au lieu de chargement ainsi que sur tout navire participant directement aux opérations de chargement et d'immersion.

Division des activités de protection de l'environnement
Région du Québec
 JEAN-PIERRE DES ROSIERS
 Au nom du ministre de l'Environnement

[17-1-o]

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Notice is hereby given that, pursuant to section 127 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, Disposal at Sea Permit No. 4543-2-06508 authorizing the loading for disposal and the disposal of waste or other matter at sea is amended as follows.

3. *Duration of Permit*: Permit is valid from May 25, 2009, to April 27, 2010.

I. R. GEOFFREY MERCER
*Environmental Protection Operations Directorate
Atlantic Region*

On behalf of the Minister of the Environment

[17-1-o]

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Notice is hereby given that, pursuant to section 127 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, Disposal at Sea Permit No. 4543-2-06545 authorizing the loading for disposal and the disposal of waste or other matter at sea is approved.

1. *Permittee*: Atlantic Cold Sea Foods Limited, St. Joseph's, Newfoundland and Labrador.

2. *Waste or other matter to be disposed of*: Fish waste and other organic matter resulting from industrial fish-processing operations.

2.1. *Nature of waste or other matter*: Fish waste and other organic matter consisting of fish and shellfish waste.

3. *Duration of permit*: Permit is valid from May 25, 2009, to May 24, 2010.

4. *Loading site(s)*: St. Joseph's, Newfoundland and Labrador, at approximately 47°07.10' N, 53°31.20' W (NAD83).

5. *Disposal site(s)*: St. Joseph's, within a 250-m radius of 47°06.60' N, 53°34.40' W (NAD83), at an approximate depth of 70 m.

6. *Method of loading*: The Permittee shall ensure that the material is loaded onto floating equipment complying with all applicable rules regarding safety and navigation and capable of containing all waste cargo during loading and transit to the approved disposal site.

6.1. The Permittee shall ensure that the waste to be disposed of is covered by netting or other material to prevent access by gulls and other marine birds, except during direct loading or disposal of the waste.

6.2. Material loaded for the purpose of disposal at sea may not be held aboard any ship for more than 96 hours from the commencement of loading without the written consent of an enforcement officer designated pursuant to subsection 217(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

6.3. The loading and transit shall be completed in a manner that ensures that no material contaminates the marine environment, notably the harbour and adjacent beaches. The Permittee shall

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

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

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 127 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, que le permis d'immersion en mer n° 4543-2-06508, autorisant le chargement pour immersion et l'immersion de déchets ou d'autres matières en mer, est modifié.

3. *Durée du permis* : Le permis est valide du 25 mai 2009 au 27 avril 2010.

*Direction des activités de protection de l'environnement
Région de l'Atlantique*

I. R. GEOFFREY MERCER

Au nom du ministre de l'Environnement

[17-1-o]

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

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

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 127 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, que le permis d'immersion en mer n° 4543-2-06545, autorisant le chargement pour immersion et l'immersion de déchets ou d'autres matières en mer, est approuvé.

1. *Titulaire* : Atlantic Cold Sea Foods Limited, St. Joseph's (Terre-Neuve-et-Labrador).

2. *Déchets ou autres matières à immerger* : Déchets de poisson ou autres matières organiques résultant d'opérations de traitement industriel du poisson.

2.1. *Nature des déchets ou autres matières* : Déchets de poisson ou autres matières organiques composées de poisson, de mollusques et de crustacés.

3. *Durée du permis* : Le permis est valide du 25 mai 2009 au 24 mai 2010.

4. *Lieu(x) de chargement* : St. Joseph's (Terre-Neuve-et-Labrador), à environ 47°07,10' N., 53°31,20' O. (NAD83).

5. *Lieu(x) d'immersion* : St. Joseph's, dans un rayon de 250 m de 47°06,60' N., 53°34,40' O. (NAD83), à une profondeur approximative de 70 m.

6. *Méthode de chargement* : Le titulaire du permis doit s'assurer que les matières sont chargées sur un équipement flottant respectant toutes les normes de sécurité et de navigation applicables et pouvant contenir la totalité des matières à immerger durant le chargement et le transport jusqu'au lieu d'immersion approuvé.

6.1. Le titulaire du permis doit s'assurer que les matières à immerger sont recouvertes d'un filet ou autrement afin d'empêcher les goélands et autres oiseaux marins d'y accéder, sauf durant le chargement ou l'immersion.

6.2. Les matières chargées pour l'immersion en mer ne seront pas gardées plus de 96 heures à bord du navire, à compter du début du chargement, sans l'autorisation écrite d'un agent de l'autorité désigné en vertu du paragraphe 217(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

6.3. Le chargement et le transport doivent s'effectuer de façon qu'aucune matière ne contamine l'environnement marin, notamment le havre et les plages adjacentes. Le titulaire doit également

also ensure that the loading sites are cleaned up and, if necessary, that spilled wastes are recovered.

7. *Route to disposal site(s) and method of transport*: Most direct navigational route from the loading site to the disposal site.

8. *Method of disposal*: The Permittee shall ensure that the waste to be disposed of shall be discharged from the equipment or ship while steaming within the disposal site boundaries and in a manner which will promote dispersion.

9. *Total quantity to be disposed of*: Not to exceed 1 400 tonnes.

10. *Inspection*:

10.1. By accepting this permit, the Permittee and their contractors accept that they are subject to inspection pursuant to Part 10 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

11. *Contractors*:

11.1. The loading or disposal at sea referred to under this permit shall not be carried out by any person without written authorization from the Permittee.

11.2. The Permittee shall ensure that all contractors involved in the loading or disposal activity for which the permit is issued are made aware of the conditions identified in the permit and of possible consequences of any violation of these conditions.

12. *Reporting and notification*:

12.1. The Permittee shall provide the following information at least 48 hours before loading and disposal activities commence: the expected period of loading and disposal activities. The above-noted information shall be submitted to Mr. Rick Wadman, Environmental Protection Operations Directorate, Environment Canada, 6 Bruce Street, Mount Pearl, Newfoundland and Labrador A1N 4T3, 709-772-5097 (fax), rick.wadman@ec.gc.ca (email).

12.2. The Permittee shall submit a written report to the Minister, as represented by the Regional Director of the Environmental Protection Operations Directorate, c/o Mr. Rick Wadman, as identified in paragraph 12.1, within 30 days of either the completion of the work or the expiry of the permit, whichever comes first. This report shall contain the following information: the quantity of matter disposed of at the disposal site and the dates on which disposal activities occurred.

12.3. This permit shall be displayed in an area of the plant accessible to the public.

I. R. GEOFFREY MERCER
*Environmental Protection Operations Directorate
 Atlantic Region*
 On behalf of the Minister of the Environment

[17-1-o]

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Notice is hereby given that, pursuant to section 127 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, Disposal at Sea Permit No. 4543-2-06571 authorizing the loading for disposal and the disposal of waste or other matter at sea is approved.

s'assurer du nettoyage des lieux de chargement et, s'il y a lieu, de la récupération des déchets déversés.

7. *Parcours à suivre et mode de transport* : Voie navigable la plus directe entre le lieu de chargement et le lieu d'immersion.

8. *Méthode d'immersion* : Le titulaire doit s'assurer que les matières à immerger seront déchargées du navire ou de la pièce d'équipement en mouvement à l'intérieur de la zone du lieu d'immersion et d'une manière qui permettra la plus grande dispersion possible des matières.

9. *Quantité totale à immerger* : Ne pas excéder 1 400 tonnes métriques.

10. *Inspection* :

10.1. En acceptant ce permis, le titulaire et ses entrepreneurs acceptent d'être assujettis à des inspections conformément à la partie 10 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

11. *Entrepreneurs* :

11.1. Personne ne doit effectuer le chargement ou l'immersion en mer désignés aux termes du présent permis sans l'autorisation écrite du titulaire.

11.2. Le titulaire doit s'assurer que tous les entrepreneurs qui prennent part aux opérations de chargement et d'immersion pour lesquelles le permis a été accordé sont au courant des conditions mentionnées dans le permis ainsi que des conséquences possibles du non-respect de ces conditions.

12. *Rapports et avis* :

12.1. Le titulaire doit fournir les renseignements suivants au moins 48 heures avant le début des activités de chargement et d'immersion : la période prévue des activités de chargement et d'immersion. Les renseignements susmentionnés doivent être acheminés à Monsieur Rick Wadman, Direction des activités de protection de l'environnement, Environnement Canada, 6, rue Bruce, Mount Pearl (Terre-Neuve-et-Labrador) A1N 4T3, 709-772-5097 (télécopieur), rick.wadman@ec.gc.ca (courriel).

12.2. Le titulaire doit présenter un rapport écrit au ministre, représenté par le directeur régional de la Direction des activités de protection de l'environnement, a/s de M. Rick Wadman, dont les coordonnées figurent au paragraphe 12.1, dans les 30 jours suivant le parachèvement des travaux ou l'expiration du permis, selon la première de ces éventualités. Ce rapport doit contenir les renseignements suivants : la quantité de matières immergées au lieu d'immersion et les dates auxquelles les activités d'immersion ont eu lieu.

12.3. Ce permis doit être affiché dans un endroit de l'installation accessible au public.

*Direction des activités de protection de l'environnement
 Région de l'Atlantique*
 I. R. GEOFFREY MERCER

Au nom du ministre de l'Environnement

[17-1-o]

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

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

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 127 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, que le permis d'immersion en mer n° 4543-2-06571, autorisant le chargement pour immersion et l'immersion de déchets ou d'autres matières en mer, est approuvé.

1. *Permittee*: Barry Group Inc., Port de Grave, Newfoundland and Labrador.

2. *Waste or other matter to be disposed of*: Fish waste and other organic matter resulting from industrial fish-processing operations.

2.1. *Nature of waste or other matter*: Fish waste and other organic matter consisting of fish and shellfish waste.

3. *Duration of permit*: Permit is valid from May 25, 2009, to May 24, 2010.

4. *Loading site(s)*:

(a) Ship Cove, Newfoundland and Labrador, at approximately 47°35.48' N, 53°12.06' W (NAD83); and

(b) Port de Grave, Newfoundland and Labrador, at approximately 47°35.29' N, 53°12.55' W (NAD83).

5. *Disposal site(s)*: Ship Cove, 47°35.00' N, 53°11.00' W (NAD83), at an approximate depth of 124 m.

6. *Method of loading*: The Permittee shall ensure that the material is loaded onto floating equipment complying with all applicable rules regarding safety and navigation and capable of containing all waste cargo during loading and transit to the approved disposal site.

6.1. The Permittee shall ensure that the waste to be disposed of is covered by netting or other material to prevent access by gulls and other marine birds, except during direct loading or disposal of the waste.

6.2. Material loaded for the purpose of disposal at sea may not be held aboard any ship for more than 96 hours from the commencement of loading without the written consent of an enforcement officer designated pursuant to subsection 217(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

6.3. The loading and transit shall be completed in a manner that ensures that no material contaminates the marine environment, notably the harbour and adjacent beaches. The Permittee shall also ensure that the loading sites are cleaned up and, if necessary, that spilled wastes are recovered.

7. *Route to disposal site(s) and method of transport*: Most direct navigational route from the loading site to the disposal site.

8. *Method of disposal*: The Permittee shall ensure that the waste to be disposed of shall be discharged from the equipment or ship while steaming within the disposal site boundaries and in a manner which will promote dispersion.

9. *Total quantity to be disposed of*: Not to exceed 1 400 tonnes.

10. *Inspection*:

10.1. By accepting this permit, the Permittee and their contractors accept that they are subject to inspection pursuant to Part 10 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

11. *Contractors*:

11.1. The loading or disposal at sea referred to under this permit shall not be carried out by any person without written authorization from the Permittee.

11.2. The Permittee shall ensure that all contractors involved in the loading or disposal activity for which the permit is issued are made aware of the conditions identified in the permit and of possible consequences of any violation of these conditions.

1. *Titulaire* : Barry Group Inc., Port de Grave (Terre-Neuve-et-Labrador).

2. *Déchets ou autres matières à immerger* : Déchets de poisson ou autres matières organiques résultant d'opérations de traitement industriel du poisson.

2.1. *Nature des déchets ou autres matières* : Déchets de poisson ou autres matières organiques composées de poisson, de mollusques et de crustacés.

3. *Durée du permis* : Le permis est valide du 25 mai 2009 au 24 mai 2010.

4. *Lieu(x) de chargement* :

a) Ship Cove (Terre-Neuve-et-Labrador), à environ 47°35,48' N., 53°12,06' O. (NAD83);

b) Port de Grave (Terre-Neuve-et-Labrador), à environ 47°35,29' N., 53°12,55' O. (NAD83).

5. *Lieu(x) d'immersion* : Ship Cove, 47°35,00' N., 53°11,00' O. (NAD83), à une profondeur approximative de 124 m.

6. *Méthode de chargement* : Le titulaire du permis doit s'assurer que les matières sont chargées sur un équipement flottant respectant toutes les normes de sécurité et de navigation applicables et pouvant contenir la totalité des matières à immerger durant le chargement et le transport jusqu'au lieu d'immersion approuvé.

6.1. Le titulaire du permis doit s'assurer que les matières à immerger sont recouvertes d'un filet ou autrement afin d'empêcher les goélands et autres oiseaux marins d'y accéder, sauf durant le chargement ou l'immersion.

6.2. Les matières chargées pour l'immersion en mer ne seront pas gardées plus de 96 heures à bord du navire, à compter du début du chargement, sans l'autorisation écrite d'un agent de l'autorité désigné en vertu du paragraphe 217(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

6.3. Le chargement et le transport doivent s'effectuer de façon qu'aucune matière ne contamine l'environnement marin, notamment le havre et les plages adjacentes. Le titulaire doit également s'assurer du nettoyage des lieux de chargement et, s'il y a lieu, de la récupération des déchets déversés.

7. *Parcours à suivre et mode de transport* : Voie navigable la plus directe entre le lieu de chargement et le lieu d'immersion.

8. *Méthode d'immersion* : Le titulaire doit s'assurer que les matières à immerger seront déchargées du navire ou de la pièce d'équipement en mouvement à l'intérieur de la zone du lieu d'immersion et d'une manière qui permettra la plus grande dispersion possible des matières.

9. *Quantité totale à immerger* : Ne pas excéder 1 400 tonnes métriques.

10. *Inspection* :

10.1. En acceptant ce permis, le titulaire et ses entrepreneurs acceptent d'être assujettis à des inspections conformément à la partie 10 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

11. *Entrepreneurs* :

11.1. Personne ne doit effectuer le chargement ou l'immersion en mer désignés aux termes du présent permis sans l'autorisation écrite du titulaire.

11.2. Le titulaire doit s'assurer que tous les entrepreneurs qui prennent part aux opérations de chargement et d'immersion pour lesquelles le permis a été accordé sont au courant des conditions mentionnées dans le permis ainsi que des conséquences possibles du non-respect de ces conditions.

12. Reporting and notification:

12.1. The Permittee shall provide the following information at least 48 hours before loading and disposal activities commence: the expected period of loading and disposal activities. The above-noted information shall be submitted to Mr. Rick Wadman, Environmental Protection Operations Directorate, Environment Canada, 6 Bruce Street, Mount Pearl, Newfoundland and Labrador A1N 4T3, 709-772-5097 (fax), rick.wadman@ec.gc.ca (email).

12.2. The Permittee shall submit a written report to the Minister, as represented by the Regional Director of the Environmental Protection Operations Directorate, c/o Mr. Rick Wadman, as identified in paragraph 12.1, within 30 days of either the completion of the work or the expiry of the permit, whichever comes first. This report shall contain the following information: the quantity of matter disposed of at the disposal site and the dates on which disposal activities occurred.

12.3. This permit shall be displayed in an area of the plant accessible to the public.

I. R. GEOFFREY MERCER
Environmental Protection Operations Directorate
Atlantic Region
On behalf of the Minister of the Environment

[17-1-o]

12. Rapports et avis :

12.1. Le titulaire doit fournir les renseignements suivants au moins 48 heures avant le début des activités de chargement et d'immersion : la période prévue des activités de chargement et d'immersion. Les renseignements susmentionnés doivent être acheminés à Monsieur Rick Wadman, Direction des activités de protection de l'environnement, Environnement Canada, 6, rue Bruce, Mount Pearl (Terre-Neuve-et-Labrador) A1N 4T3, 709-772-5097 (télécopieur), rick.wadman@ec.gc.ca (courriel).

12.2. Le titulaire doit présenter un rapport écrit au ministre, représenté par le directeur régional de la Direction des activités de protection de l'environnement, a/s de M. Rick Wadman, dont les coordonnées figurent au paragraphe 12.1, dans les 30 jours suivant le parachèvement des travaux ou l'expiration du permis, selon la première de ces éventualités. Ce rapport doit contenir les renseignements suivants : la quantité de matières immergées au lieu d'immersion et les dates auxquelles les activités d'immersion ont eu lieu.

12.3. Ce permis doit être affiché dans un endroit de l'installation accessible au public.

Direction des activités de protection de l'environnement
Région de l'Atlantique
I. R. GEOFFREY MERCER
Au nom du ministre de l'Environnement

[17-1-o]

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT**CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999**

Notice is hereby given that, pursuant to section 127 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, Disposal at Sea Permit No. 4543-2-06573 authorizing the loading for disposal and the disposal of waste or other matter at sea is approved.

1. *Permittee*: Breakwater Fisheries Limited, Herring Neck, Newfoundland and Labrador.

2. *Waste or other matter to be disposed of*: Fish waste and other organic matter resulting from industrial fish-processing operations.

2.1. *Nature of waste or other matter*: Fish waste and other organic matter consisting of fish and shellfish wastes.

3. *Duration of permit*: Permit is valid from May 25, 2009, to May 24, 2010.

4. *Loading site(s)*: Herring Neck, Newfoundland and Labrador, at approximately 49°38.60' N, 54°35.00' W (NAD83).

5. *Disposal site(s)*: Herring Neck, 49°38.06' N, 54°37.00' W (NAD83), at an approximate depth of 75 m.

6. *Method of loading*: The Permittee shall ensure that the material is loaded onto floating equipment complying with all applicable rules regarding safety and navigation and capable of containing all waste cargo during loading and transit to the approved disposal site.

6.1. The Permittee shall ensure that the waste to be disposed of is covered by netting or other material to prevent access by gulls and other marine birds, except during direct loading or disposal of the waste.

6.2. Material loaded for the purpose of disposal at sea may not be held aboard any ship for more than 96 hours from the

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

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 127 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, que le permis d'immersion en mer n° 4543-2-06573, autorisant le chargement pour immersion et l'immersion de déchets ou d'autres matières en mer, est approuvé.

1. *Titulaire* : Breakwater Fisheries Limited, Herring Neck (Terre-Neuve-et-Labrador).

2. *Déchets ou autres matières à immerger* : Déchets de poisson ou autres matières organiques résultant d'opérations de traitement industriel du poisson.

2.1. *Nature des déchets ou autres matières* : Déchets de poisson ou autres matières organiques composées de poisson, de mollusques et de crustacés.

3. *Durée du permis* : Le permis est valide du 25 mai 2009 au 24 mai 2010.

4. *Lieu(x) de chargement* : Herring Neck (Terre-Neuve-et-Labrador), à environ 49°38,60' N., 54°35,00' O. (NAD83).

5. *Lieu(x) d'immersion* : Herring Neck, 49°38,06' N., 54°37,00' O. (NAD83), à une profondeur approximative de 75 m.

6. *Méthode de chargement* : Le titulaire du permis doit s'assurer que les matières sont chargées sur un équipement flottant respectant toutes les normes de sécurité et de navigation applicables et pouvant contenir la totalité des matières à immerger durant le chargement et le transport jusqu'au lieu d'immersion approuvé.

6.1. Le titulaire du permis doit s'assurer que les matières à immerger sont recouvertes d'un filet ou autrement afin d'empêcher les goélands et autres oiseaux marins d'y accéder, sauf durant le chargement ou l'immersion.

6.2. Les matières chargées pour l'immersion en mer ne seront pas gardées plus de 96 heures à bord du navire, à compter du

commencement of loading without the written consent of an enforcement officer designated pursuant to subsection 217(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

6.3. The loading and transit shall be completed in a manner that ensures that no material contaminates the marine environment, notably the harbour and adjacent beaches. The Permittee shall also ensure that the loading sites are cleaned up and, if necessary, that spilled wastes are recovered.

7. *Route to disposal site(s) and method of transport*: Most direct navigational route from the loading site to the disposal site.

8. *Method of disposal*: The Permittee shall ensure that the waste to be disposed of shall be discharged from the equipment or ship while steaming within the disposal site boundaries and in a manner which will promote dispersion.

9. *Total quantity to be disposed of*: Not to exceed 1 000 tonnes.

10. *Inspections*:

10.1. By accepting this permit, the Permittee and their contractors accept that they are subject to inspection pursuant to Part 10 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

11. *Contractors*:

11.1. The loading or disposal at sea referred to under this permit shall not be carried out by any person without written authorization from the Permittee.

11.2. The Permittee shall ensure that all contractors involved in the loading or disposal activities for which the permit is issued are made aware of the conditions identified in the permit and of possible consequences of any violation of these conditions.

12. *Reporting and notification*:

12.1. The Permittee shall provide the following information at least 48 hours before loading and disposal activities commence: the expected period of loading and disposal activities. The above-noted information shall be submitted to Mr. Rick Wadman, Environmental Protection Operations Directorate, Environment Canada, 6 Bruce Street, Mount Pearl, Newfoundland and Labrador A1N 4T3, 709-772-5097 (fax), rick.wadman@ec.gc.ca (email).

12.2. The Permittee shall submit a written report to the Minister, as represented by the Regional Director of the Environmental Protection Operations Directorate, c/o Mr. Rick Wadman, as identified in paragraph 12.1, within 30 days of either the completion of the work or the expiry of the permit, whichever comes first. This report shall contain the following information: the quantity of matter disposed of at the disposal site and the dates on which disposal activities occurred.

12.3. This permit shall be displayed in an area of the plant accessible to the public.

I. R. GEOFFREY MERCER
*Environmental Protection Operations Directorate
Atlantic Region*
On behalf of the Minister of the Environment

[17-1-o]

début du chargement, sans l'autorisation écrite d'un agent de l'autorité désigné en vertu du paragraphe 217(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

6.3. Le chargement et le transport doivent s'effectuer de façon qu'aucune matière ne contamine l'environnement marin, notamment le havre et les plages adjacentes. Le titulaire doit également s'assurer du nettoyage des lieux de chargement et, s'il y a lieu, de la récupération des déchets déversés.

7. *Parcours à suivre et mode de transport* : Voie navigable la plus directe entre le lieu de chargement et le lieu d'immersion.

8. *Méthode d'immersion* : Le titulaire doit s'assurer que les matières à immerger seront déchargées du navire ou de la pièce d'équipement en mouvement à l'intérieur de la zone du lieu d'immersion et d'une manière qui permettra la plus grande dispersion possible des matières.

9. *Quantité totale à immerger* : Ne pas excéder 1 000 tonnes métriques.

10. *Inspection* :

10.1. En acceptant ce permis, le titulaire et ses entrepreneurs acceptent d'être assujettis à des inspections conformément à la partie 10 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

11. *Entrepreneurs* :

11.1. Personne ne doit effectuer le chargement ou l'immersion en mer désignés aux termes du présent permis sans l'autorisation écrite du titulaire.

11.2. Le titulaire doit s'assurer que tous les entrepreneurs qui prennent part aux opérations de chargement et d'immersion pour lesquelles le permis a été accordé sont au courant des conditions mentionnées dans le permis ainsi que des conséquences possibles du non-respect de ces conditions.

12. *Rapports et avis* :

12.1. Le titulaire doit fournir les renseignements suivants au moins 48 heures avant le début des activités de chargement et d'immersion : la période prévue des activités de chargement et d'immersion. Les renseignements susmentionnés doivent être acheminés à Monsieur Rick Wadman, Direction des activités de protection de l'environnement, Environnement Canada, 6, rue Bruce, Mount Pearl (Terre-Neuve-et-Labrador) A1N 4T3, 709-772-5097 (télécopieur), rick.wadman@ec.gc.ca (courriel).

12.2. Le titulaire doit présenter un rapport écrit au ministre, représenté par le directeur régional de la Direction des activités de protection de l'environnement, a/s de M. Rick Wadman, dont les coordonnées figurent au paragraphe 12.1, dans les 30 jours suivant le parachèvement des travaux ou l'expiration du permis, selon la première de ces éventualités. Ce rapport doit contenir les renseignements suivants : la quantité de matières immergées au lieu d'immersion et les dates auxquelles les activités d'immersion ont eu lieu.

12.3. Ce permis doit être affiché dans un endroit de l'installation accessible au public.

*Direction des activités de protection de l'environnement
Région de l'Atlantique*
I. R. GEOFFREY MERCER
Au nom du ministre de l'Environnement

[17-1-o]

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Notice is hereby given that, pursuant to section 127 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, Disposal at Sea Permit No. 4543-2-06574 authorizing the loading for disposal and the disposal of waste or other matter at sea is approved.

1. *Permittee*: Shawmut Fisheries Limited, Witless Bay, Newfoundland and Labrador.

2. *Waste or other matter to be disposed of*: Fish waste and other organic matter resulting from industrial fish-processing operations.

2.1. *Nature of waste or other matter*: Fish waste and other organic matter consisting of fish and shellfish wastes.

3. *Duration of permit*: Permit is valid from June 3, 2009, to June 2, 2010.

4. *Loading site(s)*: Witless Bay, Newfoundland and Labrador, at approximately 47°16.74' N, 52°49.42' W, (NAD83).

5. *Disposal site(s)*: Witless Bay, within a 250-m radius of 47°16.34' N, 52°47.54' W (NAD83), at an approximate depth of 50 m.

6. *Method of loading*: The Permittee shall ensure that the material is loaded onto floating equipment complying with all applicable rules regarding safety and navigation and capable of containing all waste cargo during loading and transit to the approved disposal site.

6.1. The Permittee shall ensure that the waste to be disposed of is covered by netting or other material to prevent access by gulls and other marine birds, except during direct loading or disposal of the waste.

6.2. Material loaded for the purpose of disposal at sea may not be held aboard any ship for more than 96 hours from the commencement of loading without the written consent of an enforcement officer designated pursuant to subsection 217(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

6.3. The loading and transit shall be completed in a manner that ensures that no material contaminates the marine environment, notably the harbour and adjacent beaches. The Permittee shall also ensure that the loading sites are cleaned up and, if necessary, that spilled wastes are recovered.

7. *Route to disposal site(s) and method of transport*: Most direct navigational route from the loading site to the disposal site.

8. *Method of disposal*: The Permittee shall ensure that the waste to be disposed of shall be discharged from the equipment or ship while steaming within the disposal site boundaries and in a manner which will promote dispersion.

9. *Total quantity to be disposed of*: Not to exceed 1 500 tonnes.

10. *Inspection*:

10.1. By accepting this permit, the Permittee and their contractors accept that they are subject to inspection pursuant to Part 10 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

11. *Contractors*:

11.1. The loading or disposal at sea referred to under this permit shall not be carried out by any person without written authorization from the Permittee.

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

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

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 127 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, que le permis d'immersion en mer n° 4543-2-06574, autorisant le chargement pour immersion et l'immersion de déchets ou d'autres matières en mer, est approuvé.

1. *Titulaire* : Shawmut Fisheries Limited, Witless Bay (Terre-Neuve-et-Labrador).

2. *Déchets ou autres matières à immerger* : Déchets de poisson ou autres matières organiques résultant d'opérations de traitement industriel du poisson.

2.1. *Nature des déchets ou autres matières* : Déchets de poisson ou autres matières organiques composées de poisson, de mollusques et de crustacés.

3. *Durée du permis* : Le permis est valide du 3 juin 2009 au 2 juin 2010.

4. *Lieu(x) de chargement* : Witless Bay (Terre-Neuve-et-Labrador), à environ 47°16,74' N., 52°49,42' O. (NAD83).

5. *Lieu(x) d'immersion* : Witless Bay, dans un rayon de 250 m de 47°16,34' N., 52°47,54' O. (NAD83), à une profondeur approximative de 50 m.

6. *Méthode de chargement* : Le titulaire du permis doit s'assurer que les matières sont chargées sur un équipement flottant respectant toutes les normes de sécurité et de navigation applicables et pouvant contenir la totalité des matières à immerger durant le chargement et le transport jusqu'au lieu d'immersion approuvé.

6.1. Le titulaire du permis doit s'assurer que les matières à immerger sont recouvertes d'un filet ou autrement afin d'empêcher les goélands et autres oiseaux marins d'y accéder, sauf durant le chargement ou l'immersion.

6.2. Les matières chargées pour l'immersion en mer ne seront pas gardées plus de 96 heures à bord du navire, à compter du début du chargement, sans l'autorisation écrite d'un agent de l'autorité désigné en vertu du paragraphe 217(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

6.3. Le chargement et le transport doivent s'effectuer de façon qu'aucune matière ne contamine l'environnement marin, notamment le havre et les plages adjacentes. Le titulaire doit également s'assurer du nettoyage des lieux de chargement et, s'il y a lieu, de la récupération des déchets déversés.

7. *Parcours à suivre et mode de transport* : Voie navigable la plus directe entre le lieu de chargement et le lieu d'immersion.

8. *Méthode d'immersion* : Le titulaire doit s'assurer que les matières à immerger seront déchargées du navire ou de la pièce d'équipement en mouvement à l'intérieur de la zone du lieu d'immersion et d'une manière qui permettra la plus grande dispersion possible des matières.

9. *Quantité totale à immerger* : Ne pas excéder 1 500 tonnes métriques.

10. *Inspection* :

10.1. En acceptant ce permis, le titulaire et ses entrepreneurs acceptent d'être assujettis à des inspections conformément à la partie 10 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

11. *Entrepreneurs* :

11.1. Personne ne doit effectuer le chargement ou l'immersion en mer désignés aux termes du présent permis sans l'autorisation écrite du titulaire.

11.2. The Permittee shall ensure that all contractors involved in the loading or disposal activities for which the permit is issued are made aware of the conditions identified in the permit and of possible consequences of any violation of these conditions.

12. Reporting and notification:

12.1. The Permittee shall provide the following information at least 48 hours before loading and disposal activities commence: the expected period of loading and disposal activities. The above-noted information shall be submitted to Mr. Rick Wadman, Environmental Protection Operations Directorate, Environment Canada, 6 Bruce Street, Mount Pearl, Newfoundland and Labrador A1N 4T3, 709-772-5097 (fax), rick.wadman@ec.gc.ca (email).

12.2. The Permittee shall submit a written report to the Minister, as represented by the Regional Director of the Environmental Protection Operations Directorate, c/o Mr. Rick Wadman, as identified in paragraph 12.1, within 30 days of either the completion of the work or the expiry of the permit, whichever comes first. This report shall contain the following information: the quantity of matter disposed of at the disposal site and the dates on which disposal activities occurred.

12.3. This permit shall be displayed in an area of the plant accessible to the public.

I. R. GEOFFREY MERCER
*Environmental Protection Operations Directorate
Atlantic Region*

On behalf of the Minister of the Environment

[17-1-o]

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Notice is hereby given that, pursuant to section 127 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, Disposal at Sea Permit No. 4543-2-06575 authorizing the loading for disposal and the disposal of waste or other matter at sea is approved.

1. *Permittee:* Hickey & Sons Fisheries Ltd., St. John's, Newfoundland and Labrador.

2. *Waste or other matter to be disposed of:* Fish waste and other organic matter resulting from industrial fish-processing operations.

2.1. *Nature of waste or other matter:* Fish waste and other organic matter consisting of fish and shellfish waste.

3. *Duration of permit:* Permit is valid from May 25, 2009, to May 24, 2010.

4. *Loading site(s):* O'Donnell's, Newfoundland and Labrador, at approximately 47°04.10' N, 53°34.30' W (NAD83).

5. *Disposal site(s):* O'Donnell's, within a 250-m radius of 47°04.00' N, 53°38.00' W (NAD83), at an approximate depth of 50 m.

6. *Method of loading:* The Permittee shall ensure that the material is loaded onto floating equipment complying with all applicable rules regarding safety and navigation and capable of containing all waste cargo during loading and transit to the approved disposal site.

11.2. Le titulaire doit s'assurer que tous les entrepreneurs qui prennent part aux opérations de chargement et d'immersion pour lesquelles le permis a été accordé sont au courant des conditions mentionnées dans le permis ainsi que des conséquences possibles du non-respect de ces conditions.

12. Rapports et avis :

12.1. Le titulaire doit fournir les renseignements suivants au moins 48 heures avant le début des activités de chargement et d'immersion : la période prévue des activités de chargement et d'immersion. Les renseignements susmentionnés doivent être acheminés à Monsieur Rick Wadman, Direction des activités de protection de l'environnement, Environnement Canada, 6, rue Bruce, Mount Pearl (Terre-Neuve-et-Labrador) A1N 4T3, 709-772-5097 (télécopieur), rick.wadman@ec.gc.ca (courriel).

12.2. Le titulaire doit présenter un rapport écrit au ministre, représenté par le directeur régional de la Direction des activités de protection de l'environnement, a/s de M. Rick Wadman, dont les coordonnées figurent au paragraphe 12.1, dans les 30 jours suivant le parachèvement des travaux ou l'expiration du permis, selon la première de ces éventualités. Ce rapport doit contenir les renseignements suivants : la quantité de matières immergées au lieu d'immersion et les dates auxquelles les activités d'immersion ont eu lieu.

12.3. Ce permis doit être affiché dans un endroit de l'installation accessible au public.

*Direction des activités de protection de l'environnement
Région de l'Atlantique*

I. R. GEOFFREY MERCER

Au nom du ministre de l'Environnement

[17-1-o]

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

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

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 127 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, que le permis d'immersion en mer n° 4543-2-06575 autorisant le chargement pour immersion et l'immersion de déchets ou d'autres matières en mer, est approuvé.

1. *Titulaire :* Hickey & Sons Fisheries Ltd., St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador).

2. *Déchets ou autres matières à immerger :* Déchets de poisson ou autres matières organiques résultant d'opérations de traitement industriel du poisson.

2.1. *Nature des déchets ou autres matières :* Déchets de poisson ou autres matières organiques composées de poisson, de mollusques et de crustacés.

3. *Durée du permis :* Le permis est valide du 25 mai 2009 au 24 mai 2010.

4. *Lieu(x) de chargement :* O'Donnell's (Terre-Neuve-et-Labrador), à environ 47°04,10' N., 53°34,30' O. (NAD83).

5. *Lieu(x) d'immersion :* O'Donnell's, dans un rayon de 250 m de 47°04,00' N., 53°38,00' O. (NAD83), à une profondeur approximative de 50 m.

6. *Méthode de chargement :* Le titulaire du permis doit s'assurer que les matières sont chargées sur un équipement flottant respectant toutes les normes de sécurité et de navigation applicables et pouvant contenir la totalité des matières à immerger durant le chargement et le transport jusqu'au lieu d'immersion approuvé.

6.1. The Permittee shall ensure that the waste to be disposed of is covered by netting or other material to prevent access by gulls and other marine birds, except during direct loading or disposal of the waste.

6.2. Material loaded for the purpose of disposal at sea may not be held aboard any ship for more than 96 hours from the commencement of loading without the written consent of an enforcement officer designated pursuant to subsection 217(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

6.3. The loading and transit shall be completed in a manner that ensures that no material contaminates the marine environment, notably the harbour and adjacent beaches. The Permittee shall also ensure that the loading sites are cleaned up and, if necessary, that spilled wastes are recovered.

7. *Route to disposal site(s) and method of transport*: Most direct navigational route from the loading site to the disposal site.

8. *Method of disposal*: The Permittee shall ensure that the waste to be disposed of shall be discharged from the equipment or ship while steaming within the disposal site boundaries and in a manner which will promote dispersion.

9. *Total quantity to be disposed of*: Not to exceed 1 000 tonnes.

10. *Inspections*:

10.1. By accepting this permit, the Permittee and their contractors accept that they are subject to inspection pursuant to Part 10 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

11. *Contractors*:

11.1. The loading or disposal at sea referred to under this permit shall not be carried out by any person without written authorization from the Permittee.

11.2. The Permittee shall ensure that all contractors involved in the loading or disposal activities for which the permit is issued are made aware of the conditions identified in the permit and of possible consequences of any violation of these conditions.

12. *Reporting and notification*:

12.1. The Permittee shall provide the following information at least 48 hours before loading and disposal activities commence: the expected period of loading and disposal activities. The above-noted information shall be submitted to Mr. Rick Wadman, Environmental Protection Operations Directorate, Environment Canada, 6 Bruce Street, Mount Pearl, Newfoundland and Labrador A1N 4T3, 709-772-5097 (fax), rick.wadman@ec.gc.ca (email).

12.2. The Permittee shall submit a written report to the Minister, as represented by the Regional Director of the Environmental Protection Operations Directorate, c/o Mr. Rick Wadman, as identified in paragraph 12.1, within 30 days of either the completion of the work or the expiry of the permit, whichever comes first. This report shall contain the following information: the quantity of matter disposed of at the disposal site and the dates on which disposal activities occurred.

6.1. Le titulaire du permis doit s'assurer que les matières à immerger sont recouvertes d'un filet ou autrement afin d'empêcher les goélands et autres oiseaux marins d'y accéder, sauf durant le chargement ou l'immersion.

6.2. Les matières chargées pour l'immersion en mer ne seront pas gardées plus de 96 heures à bord du navire, à compter du début du chargement, sans l'autorisation écrite d'un agent de l'autorité désigné en vertu du paragraphe 217(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

6.3. Le chargement et le transport doivent s'effectuer de façon qu'aucune matière ne contamine l'environnement marin, notamment le havre et les plages adjacentes. Le titulaire doit également s'assurer du nettoyage des lieux de chargement et, s'il y a lieu, de la récupération des déchets déversés.

7. *Parcours à suivre et mode de transport* : Voie navigable la plus directe entre le lieu de chargement et le lieu d'immersion.

8. *Méthode d'immersion* : Le titulaire doit s'assurer que les matières à immerger seront déchargées du navire ou de la pièce d'équipement en mouvement à l'intérieur de la zone du lieu d'immersion et d'une manière qui permettra la plus grande dispersion possible des matières.

9. *Quantité totale à immerger* : Ne pas excéder 1 000 tonnes métriques.

10. *Inspection* :

10.1. En acceptant ce permis, le titulaire et ses entrepreneurs acceptent d'être assujettis à des inspections conformément à la partie 10 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

11. *Entrepreneurs* :

11.1. Personne ne doit effectuer le chargement ou l'immersion en mer désignés aux termes du présent permis sans l'autorisation écrite du titulaire.

11.2. Le titulaire doit s'assurer que tous les entrepreneurs qui prennent part aux opérations de chargement et d'immersion pour lesquelles le permis a été accordé sont au courant des conditions mentionnées dans le permis ainsi que des conséquences possibles du non-respect de ces conditions.

12. *Rapports et avis* :

12.1. Le titulaire doit fournir les renseignements suivants au moins 48 heures avant le début des activités de chargement et d'immersion : la période prévue des activités de chargement et d'immersion. Les renseignements susmentionnés doivent être acheminés à Monsieur Rick Wadman, Direction des activités de protection de l'environnement, Environnement Canada, 6, rue Bruce, Mount Pearl (Terre-Neuve-et-Labrador) A1N 4T3, 709-772-5097 (télécopieur), rick.wadman@ec.gc.ca (courriel).

12.2. Le titulaire doit présenter un rapport écrit au ministre, représenté par le directeur régional de la Direction des activités de protection de l'environnement, a/s de M. Rick Wadman, dont les coordonnées figurent au paragraphe 12.1, dans les 30 jours suivant le parachèvement des travaux ou l'expiration du permis, selon la première de ces éventualités. Ce rapport doit contenir les renseignements suivants : la quantité de matières immergées aux lieux d'immersion et les dates auxquelles les activités d'immersion ont eu lieu.

12.3. This permit shall be displayed in an area of the plant accessible to the public.

I. R. GEOFFREY MERCER
*Environmental Protection Operations Directorate
Atlantic Region*

On behalf of the Minister of the Environment

[17-1-o]

12.3. Ce permis doit être affiché dans un endroit de l'installation accessible au public.

*Direction des activités de protection de l'environnement
Région de l'Atlantique*

I. R. GEOFFREY MERCER

Au nom du ministre de l'Environnement

[17-1-o]

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Notice with respect to alternative substances to phosphorus compounds in household laundry detergents, household dish-washing compounds and household cleaners

Pursuant to paragraph 71(1)(b) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, notice is hereby given that the Minister of the Environment requires, for the purpose of assessing whether the substances listed in Schedule 1 to this notice are toxic or are capable of becoming toxic, or for the purpose of assessing whether to control, or the manner in which to control the listed substances, any person described in Schedule 2 to this notice who possesses or who may reasonably be expected to have access to the information required in Schedule 3 to this notice, to provide that information no later than August 25, 2009, 3 p.m. Eastern Daylight Time.

Responses to this notice shall be submitted to the Minister of the Environment, to the attention of the DSL Surveys Co-ordinator, Chemicals Management Plan, Gatineau, Quebec K1A 0H3. Inquiries concerning the notice may be directed to DSL Surveys Co-ordinator at the above address, 1-888-228-0530 or 819-956-9313 (telephone), 1-800-410-4314 or 819-953-4936 (fax), DSL.SurveyCo@ec.gc.ca (email).

Pursuant to section 313 of the Act, any person who provides information in response to this notice may submit, with the information, a written request that the information or part of it be treated as confidential.

Pursuant to subsection 71(4) of the Act, the Minister of the Environment may, on request in writing from any person to whom this notice applies, extend the time or times within which the person shall comply with this notice. The person seeking such extension shall submit a request in writing to the Minister of the Environment, to the attention of the DSL Surveys Co-ordinator, Chemicals Management Plan, Gatineau, Quebec K1A 0H3.

GEORGE ENEI
*Acting Director General
Science and Risk Assessment Directorate*
On behalf of the Minister of the Environment

SCHEDULE 1

Substances

1. This notice applies to any substances that meet the following criteria:

(a) Alternative substances to phosphorus compounds used or considered for use in household laundry detergents; or

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

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

Avis concernant les produits de remplacement des composés phosphoreux dans les détergents à lessive, les détergents à vaisselle et les produits de nettoyage domestiques

Avis est par les présentes donné, conformément à l'alinéa 71(1)b) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, que le ministre de l'Environnement oblige, afin de déterminer si les substances inscrites à l'annexe 1 du présent avis sont effectivement ou potentiellement toxiques ou d'apprécier s'il y a lieu de prendre des mesures de contrôle et, dans l'affirmative, de déterminer la nature de celles-ci, toute personne désignée à l'annexe 2 du présent avis à lui communiquer les renseignements requis à l'annexe 3 du présent avis, dont elle dispose ou qui lui sont normalement accessibles, au plus tard le 25 août 2009, à 15 h, heure avancée de l'Est.

Les réponses au présent avis doivent être envoyées au Ministre de l'Environnement, à l'attention du Coordonnateur des enquêtes sur la LIS, Plan de gestion des produits chimiques, Gatineau (Québec) K1A 0H3. Pour toute demande concernant l'avis, veuillez communiquer avec le coordonnateur des enquêtes sur la LIS à l'adresse susmentionnée, 1-888-228-0530 ou 819-956-9313 (téléphone), 1-800-410-4314 ou 819-953-4936 (télécopieur), DSL.SurveyCo@ec.gc.ca (courriel).

En vertu de l'article 313 de la Loi, quiconque fournit des renseignements en réponse au présent avis peut, en même temps, demander par écrit qu'une partie ou la totalité des renseignements fournis soient considérés comme confidentiels.

En vertu du paragraphe 71(4) de la Loi, le ministre de l'Environnement peut, sur demande écrite de toute personne à qui le présent avis s'applique, prolonger le délai dans lequel cette personne doit se conformer au présent avis. La personne qui demande une telle prolongation doit présenter sa demande par écrit au Ministre de l'Environnement, à l'attention du Coordonnateur des enquêtes sur la LIS, Plan de gestion des produits chimiques, Gatineau (Québec) K1A 0H3.

*Le directeur général intérimaire
Direction des sciences
et de l'évaluation des risques*
GEORGE ENEI

Au nom du ministre de l'Environnement

ANNEXE 1

Substances

1. Le présent avis s'applique à toute substance qui répond aux critères suivants :

a) Les produits de remplacement des composés phosphoreux actuellement ou éventuellement utilisés dans les détergents à lessive domestiques;

(b) Alternative substances to phosphorus compounds used or considered for use in household dish-washing compounds; or
 (c) Alternative substances to phosphorus compounds used or considered for use in household cleaners (other than laundry detergents, dish-washing compounds, metal cleaners or degreasing compounds).

2. Despite section (1), this notice does not apply to Glycine, *N,N*-bis(carboxymethyl)- (NTA), which has a CAS RN¹ of 139-13-9.

SCHEDULE 2

Persons Required to Provide Information

1. This notice applies to any person who manufactured and/or imported a total combined quantity of greater than 10 000 kg, for any given calendar year since January 1, 2004, of a household laundry detergent and/or of a household dish-washing compound and/or of a household cleaner (other than laundry detergents, dish-washing compounds, metal cleaners or degreasing compounds) that exceeded a phosphorus compound concentration of 0.5 % by weight, expressed as elemental phosphorus.

SCHEDULE 3

Information Required

1. The definitions in this section apply to this notice.
 “calendar year” means a period of 12 consecutive months commencing on January 1.
 “import” includes movement into Canada, as well as internal company transfers across the Canadian border.
 “manufacture” excludes incidental production.

2. If any of the information being requested in this notice has already been sent to a department, agency or board of the federal government, the supplier of that information is required to provide the name of the person or branch in that department, agency or board to which the information was sent, their affiliate (if applicable), and the date on which the information was sent and to specify, by reference to the sections of this notice, the information sent on that occasion. Please note that the specified information already submitted to the other department, agency or board is not required to be resubmitted under this notice.

3. If the person subject to the notice is a company, response to the notice shall be submitted on a company-wide basis.

4. Persons to whom this notice applies shall provide the following information:

¹ CAS RN: Chemical Abstracts Service Registry Number. The Chemical Abstracts Service information is the property of the American Chemical Society and any use or redistribution, except as required in supporting regulatory requirements and/or for reports to the Government of Canada when the information and the reports are required by law or administrative policy, is not permitted without the prior, written permission of the American Chemical Society.

b) Les produits de remplacement des composés phosphoreux actuellement ou éventuellement utilisés dans les détergents à vaisselle domestiques;
 c) Les produits de remplacement des composés phosphoreux actuellement ou éventuellement utilisés dans les produits de nettoyage domestiques (autres que les détergents à lessive, les détergents à vaisselle, les produits de nettoyage du métal ou les agents dégraissants).

2. Le présent avis ne s'applique pas à l'acide nitrilotriacétique (NTA) [NE CAS¹ 139-13-9].

ANNEXE 2

Personnes tenues de fournir des renseignements

1. Le présent avis concerne toute personne qui, pour une période d'une année civile depuis le 1^{er} janvier 2004, a fabriqué et/ou importé une quantité combinée totale supérieure à 10 000 kg de détergents à lessive et/ou de détergents à vaisselle et/ou de produits de nettoyage domestiques (autres que les détergents à lessive, les détergents à vaisselle, les produits de nettoyage du métal ou les agents dégraissants) dont la concentration en phosphore dépasse 0,5 % en poids, exprimée en phosphore élémentaire.

ANNEXE 3

Renseignements requis

1. Les définitions figurant dans cet article s'appliquent au présent avis.
 « année civile » désigne une période de 12 mois consécutifs commençant le 1^{er} janvier.
 « fabrication » exclut la production imprévue.
 « importation » inclut les mouvements vers le Canada, notamment les transferts internes d'une entreprise traversant la frontière canadienne.

2. Si les renseignements requis dans cet avis ont déjà été envoyés à un ministère, à un organisme ou à une commission du gouvernement fédéral, le fournisseur de renseignements est obligé de fournir le nom de la personne ou du groupe organisationnel du ministère, de l'organisme ou de la commission à qui les renseignements ont été envoyés, son affiliation (le cas échéant), la date à laquelle les renseignements ont été envoyés et, en vous référant aux articles du présent avis, les renseignements envoyés à cette personne ou à ce groupe organisationnel. Veuillez noter que les renseignements requis qui ont déjà été soumis à un autre ministère, à un organisme ou à une commission n'ont pas besoin d'être soumis de nouveau.

3. Si la personne sujette à cet avis est une entreprise, la réponse à cet avis doit être soumise à l'échelle de l'entreprise.

4. Les personnes visées par le présent avis doivent fournir les renseignements suivants :

¹ NE CAS représente le numéro d'enregistrement du Chemical Abstracts Service. Les informations du Chemical Abstracts Service sont la propriété de l'American Chemical Society. Toute utilisation ou redistribution, sauf si elle sert à répondre aux besoins législatifs et/ou est nécessaire pour les rapports au gouvernement du Canada lorsque des informations ou des rapports sont exigés par la loi ou une politique administrative, est interdite sans l'autorisation écrite préalable de l'American Chemical Society.

Identification and Declaration Form — Alternative substances to phosphorus compoundsIdentification

Name of the person (e.g. company): _____

Canadian head office street address (and mailing address, if different from the street address): _____

Business Number: _____

Contact name for CEPA 1999 section 71 notices: _____

Title of the contact: _____

Contact's street and mailing addresses (if different from above): _____

Telephone number: _____ Fax number (if any): _____

Email (if any): _____

Request for Confidentiality

Pursuant to section 313 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, I request that the following parts of the information that I am submitting be treated as confidential. (*Specify the columns or pieces of information that you request be treated as confidential and include the reason for your request.*)



I do not request that the information that I am submitting be treated as confidential and I consent to it being released without restriction.

I declare that the information that I am submitting is accurate and complete.

Name (print)_____
Title_____
Signature_____
Date of signature

Provide the information no later than August 25, 2009, 3 p.m. Eastern Daylight Time to
Minister of the Environment, to the attention of the DSL Surveys Co-ordinator
Chemicals Management Plan
Gatineau, Quebec K1A 0H3
Telephone: 1-888-228-0530 or 819-956-9313 — Fax: 1-800-410-4314 or 819-953-4936
Email: DSL.SurveyCo@ec.gc.ca

Formulaire d'identification et de déclaration — Produits de remplacement des composés phosphoreuxIdentification

Nom de la personne (par exemple le nom de la société) : _____

Adresse du siège social au Canada (et adresse postale, si elle diffère de l'adresse municipale) : _____

Numéro d'entreprise : _____

Nom du répondant pour les avis en vertu de l'article 71 de la LCPE (1999) : _____

Titre du répondant : _____

Adresses municipale et postale du répondant (si elles diffèrent de celles du siège social) : _____

Numéro de téléphone : _____ Numéro de télécopieur (s'il existe) : _____

Courriel (s'il existe) : _____

Demande de traitement confidentiel

- En vertu de l'article 313 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, je demande que les parties suivantes des renseignements présentés soient considérées comme étant confidentielles. (*Préciser les colonnes ou les éléments pour lesquels vous demandez un traitement confidentiel et inclure les motifs de votre demande.*)

- Je ne demande pas que les renseignements présentés soient considérés comme étant confidentiels et j'autorise pleinement leur publication.

J'atteste que l'information que je fournis est vraie, exacte et complète.

Nom (en caractères d'imprimerie)

Titre

Signature

Date de la signature

Veuillez fournir l'information demandée au plus tard le 25 août 2009, à 15 h, heure avancée de l'Est, au
 Ministre de l'Environnement, à l'attention du Coordonnateur des enquêtes sur la LIS
 Plan de gestion des produits chimiques
 Gatineau (Québec) K1A 0H3
 Téléphone : 1-888-228-0530 ou 819-956-9313 — Télécopieur : 1-800-410-4314 ou 819-953-4936
 Courriel : DSL.SurveyCo@ec.gc.ca

5. For any person who manufactured and/or imported a total combined quantity greater than 10 000 kg, for any given calendar year since January 1, 2004, a household laundry detergent and/or a household dish-washing compound and/or a household cleaner (other than laundry detergents, dish-washing compounds, metal cleaners or degreasing compounds) that exceeded a phosphorus compound concentration of 0.5% by weight, expressed as elemental phosphorus, the person shall provide the following information:

(a) Indicate the product type (1- household laundry detergent, 2- household dish-washing compound or 3- household cleaner other than laundry detergents, dish-washing compounds, metal cleaners or degreasing compounds);

(b) The total quantity of the product type listed in column (a), rounded to the nearest 100 kilograms, based on 2007 calendar year sales;

(c) Indicate whether the product type reported in column (a) was manufactured or imported, by checking the appropriate box; if both manufacture and import are applicable, report as separate entries in the table;

(d) Indicate whether an alternative substance to phosphorus compound is currently being used or being considered for use in the product type reported in column (a), by checking the appropriate box;

(e) If reported "Yes" in column (d), provide CAS RN¹ of the alternative substance to phosphorus compound which is currently being used or being considered for use in the product type reported in column (a). If the alternative to phosphorus compound which is currently being used or being considered for use is made up of multiple substances, report each alternative substance as a separate entry in the table;

(f) Provide actual or estimated concentration, or range of concentration, of the alternative substance to phosphorus compound listed in column (e) as a weight % within the product type; and

(g) Indicate whether the alternative substance to phosphorus compound listed in column (e) is currently being used or being considered for use by checking the appropriate box (i.e. select either *Currently being used* or *Being considered for use*).

5. Toute personne qui, pour une période d'une année civile depuis le 1^{er} janvier 2004, a fabriqué et/ou importé une quantité combinée totale supérieure à 10 000 kg de détergents à lessive domestiques et/ou de détergents à vaisselle domestiques et/ou de produits de nettoyage domestiques (autres que les détergents à lessive, les détergents à vaisselle, les produits de nettoyage du métal ou les agents dégraissants) dont la concentration en phosphore dépasse 0,5 % en poids, exprimée en phosphore élémentaire, doit fournir les renseignements suivants :

a) le genre de produit (1- détergent à lessive domestique, 2- détergent à vaisselle domestique ou 3- produit de nettoyage domestique autre que les détergents à lessive, les détergents à vaisselle, les produits de nettoyage des métaux ou les agents dégraissants);

b) la quantité totale du produit inscrit dans la colonne a), arrondie au 100 kilogrammes près, d'après les ventes de l'année 2007;

c) si le produit inscrit dans la colonne a) a été fabriqué ou importé, en cochant la case appropriée; si l'importation et la fabrication sont applicables, rapporter comme des entrées distinctes au tableau;

d) si un produit de remplacement des composés phosphoreux est actuellement utilisé ou sera éventuellement utilisé dans le produit inscrit dans la colonne a), en cochant la case appropriée;

e) si vous avez répondu par l'affirmative dans la colonne d), indiquez le NE CAS¹ du produit de remplacement du composé phosphoreux actuellement ou éventuellement utilisé dans le produit inscrit à la colonne a); s'il y a plus d'un produit de remplacement, en faire rapport dans des entrées distinctes au tableau;

f) la concentration réelle ou estimée ou l'intervalle de concentration du produit de remplacement du composé phosphoreux inscrit dans la colonne e), en pourcentage en poids dans le produit;

g) si le produit de remplacement du composé phosphoreux inscrit dans la colonne e) est actuellement utilisé ou s'il sera éventuellement utilisé, en cochant la case appropriée (par exemple, sélectionner *Actuellement utilisé* ou *Éventuellement utilisé*).

Indicate the product type (1- household laundry detergent, 2- household dish-washing compound or 3- household cleaner other than laundry detergents, dish-washing compounds, metal cleaners or degreasing compounds) (a)	Total quantity of the product type listed in column (a) based on 2007 calendar year sales (Rounded to the nearest 100 kg) (b)	Indicate whether the product type reported in column (a) was manufactured or imported (c)		Indicate whether an alternative substance to phosphorus compound is currently being used or being considered for use in the product type reported in column (a) (d)		If reported "Yes" in column (d), provide CAS RN ¹ of the alternative substance(s) to phosphorus compound which is currently being used or being considered for use in the product type reported in column (a) (e)	Provide actual or estimated concentration, or range of concentration, of the alternative substance to phosphorus compound listed in column (e) within the product type (% by weight) (f)	Indicate whether the alternative substance to phosphorus compound listed in column (e) is currently being used or being considered for use (g)	
		Manu- facture	Import	Yes	No			Currently being used	Being considered for use
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Attach supplementary sheets, if necessary

¹ CAS RN: Chemical Abstracts Service Registry Number. The Chemical Abstracts Service information is the property of the American Chemical Society and any use or redistribution, except as required in supporting regulatory requirements and/or for reports to the Government of Canada when the information and the reports are required by law or administrative policy, is not permitted without the prior, written permission of the American Chemical Society.

¹ NE CAS représente le numéro d'enregistrement du Chemical Abstracts Service. Les informations du Chemical Abstracts Service sont la propriété de l'American Chemical Society. Toute utilisation ou redistribution, sauf si elle sert à répondre aux besoins législatifs et/ou est nécessaire pour les rapports au gouvernement du Canada lorsque des informations ou des rapports sont exigés par la loi ou une politique administrative, est interdite sans l'autorisation écrite préalable de l'American Chemical Society.

Indiquer le genre de produit (1- détergent à lessive domestique, 2- détergent à vaisselle domestique ou 3- produit de nettoyage domestique autre que les détergents à lessive, les détergents à vaisselle et les produits de nettoyage du métal ou les agents dégraissants) <i>a)</i>	Quantité totale du produit inscrit dans la colonne <i>a)</i> , d'après les ventes annuelles de 2007 (arrondies au 100 kg près) <i>b)</i>	Indiquer si le produit inscrit dans la colonne <i>a)</i> a été fabriqué ou importé <i>c)</i>		Indiquer si un produit de remplacement du composé phosphoreux est actuellement utilisé ou s'il sera éventuellement utilisé dans le produit inscrit à la colonne <i>a)</i> <i>d)</i>		Si vous avez répondu par l'affirmative à la colonne <i>d)</i> , fournir le NE CAS ¹ du (des) produit(s) de remplacement du composé phosphoreux actuellement ou éventuellement utilisé(s) dans le produit inscrit à la colonne <i>a)</i> <i>e)</i>	Fournir la concentration réelle ou estimée ou l'intervalle de concentration du produit de remplacement du composé phosphoreux inscrit à la colonne <i>e)</i> (% selon le poids) <i>f)</i>	Indiquer si le produit de remplacement du composé phosphoreux inscrit dans la colonne <i>e)</i> est actuellement utilisé ou s'il sera éventuellement utilisé <i>g)</i>	
		Fabrication	Importation	Oui	Non			Actuellement utilisé	Éventuellement utilisé
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Joindre des feuilles supplémentaires, si nécessaire

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the notice.)

This notice has been issued to identify substances that will be or are being considered as alternatives to phosphorus compounds in household laundry detergents, dish-washing compounds and cleaners. This information will be used to determine whether there are hazards associated with these alternatives based on likely levels of exposure to the environment.

The Department of the Environment plans to conduct an assessment of an alternative substance to phosphorus compound, Glycine, *N,N*-bis(carboxymethyl)- (NTA), which is a substance included in Batch 8 of the Chemicals Management Plan's "Challenge" initiative. Response on NTA (CAS RN 139-13-9) is excluded from this notice as it is already included in the CEPA 1999 section 71 notice for Batch 8. The Batch 8 notice will capture all import, manufacture and use of NTA, regardless of the product type.

Indicate clearly in writing the parts of your submission that are considered to be Confidential Business Information (CBI) by your company and provide justification for your CBI claims.

This notice is published in the *Canada Gazette*, Part I, under paragraph 71(1)(b) of the Act. This notice requires the persons to whom it applies to provide certain information on their activities with respect to the substances identified in Schedule 1 to this notice. Pursuant to subsection 71(3) of the Act, every person to whom this notice applies is required to comply with this notice within the time specified in the notice. The time specified in this notice is August 25, 2009, 3 p.m. Eastern Daylight Time.

¹ CAS RN: Chemical Abstracts Service Registry Number. The Chemical Abstracts Service information is the property of the American Chemical Society and any use or redistribution, except as required in supporting regulatory requirements and/or for reports to the Government of Canada when the information and the reports are required by law or administrative policy, is not permitted without the prior, written permission of the American Chemical Society.

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie de l'avis.)

Le présent avis a été émis afin d'identifier les produits actuellement ou éventuellement considérés comme des produits de remplacement des composés phosphoreux dans les détergents à lessive, les détergents à vaisselle et les produits de nettoyage domestiques. Cette information servira à déterminer s'il y a des dangers associés à ces produits de remplacement d'après les niveaux d'exposition probables dans l'environnement.

Le ministère de l'Environnement a l'intention de procéder à l'évaluation d'une substance de remplacement des composés phosphoreux, l'acide nitrilotriacétique (NTA), qui est incluse dans le lot 8 du « Défi », initiative du Plan de gestion des produits chimiques. La soumission d'information sur le NTA (CAS RN 139-13-9) est exclue du présent avis puisque qu'elle est déjà incluse dans l'avis en vertu de l'article 71 de la LCPE (1999) pour le lot 8. Cet avis pour le lot 8 inclura toute information sur l'importation, la manufacture et l'usage de NTA, sans égard au type de produit.

Indiquez clairement par écrit les parties de la soumission pour lesquelles vous demandez un traitement confidentiel et fournissez une justification pour votre demande.

Le présent avis est publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* en vertu de l'alinéa 71(1)(b) de la Loi. Le présent avis oblige les personnes qui y sont désignées à fournir certains renseignements sur leurs activités mettant en cause les substances inscrites à l'annexe 1 du présent avis. En vertu du paragraphe 71(3) de la Loi, les personnes assujetties au présent avis sont tenues de s'y conformer dans le délai qui leur est imparti. Le délai imparti dans le présent avis est le 25 août 2009, à 15 h, heure avancée de l'Est.

¹ NE CAS représente le numéro d'enregistrement du Chemical Abstracts Service. Les informations du Chemical Abstracts Service sont la propriété de l'American Chemical Society. Toute utilisation ou redistribution, sauf si elle sert à répondre aux besoins législatifs et/ou est nécessaire pour les rapports au gouvernement du Canada lorsque des informations ou des rapports sont exigés par la loi ou une politique administrative, est interdite sans l'autorisation écrite préalable de l'American Chemical Society.

Compliance with the Act is mandatory. Subsection 272(1) of the Act provides that

272. (1) Every person commits an offence who contravenes
- (a) a provision of this Act or the regulations;
 - (b) an obligation or a prohibition arising from this Act or the regulations;
 - (c) an order or a direction made under this Act;

Subsection 272(2) of the Act provides that

272. (2) Every person who commits an offence under subsection (1) is liable

- (a) on conviction on indictment, to a fine of not more than \$1,000,000 or to imprisonment for a term of not more than three years, or to both; and
- (b) on summary conviction, to a fine of not more than \$300,000 or to imprisonment for a term of not more than six months, or to both.

Furthermore, with respect to providing false or misleading information, subsection 273(1) of the Act provides that

273. (1) Every person commits an offence who, with respect to any matter related to this Act or the regulations,

- (a) provides any person with any false or misleading information, results or samples; or
- (b) files a document that contains false or misleading information.

Subsection 273(2) of the Act provides that

273. (2) Every person who commits an offence under subsection (1) is liable

- (a) on conviction on indictment, to a fine of not more than \$1,000,000 or to imprisonment for a term of not more than three years, or to both, if the offence is committed knowingly;
- (b) on summary conviction, to a fine of not more than \$300,000 or to imprisonment for a term of not more than six months, or to both, if the offence is committed knowingly;
- (c) on conviction on indictment, to a fine of not more than \$500,000 or to imprisonment for a term of not more than three years, or to both, if the offence is committed negligently; and
- (d) on summary conviction, to a fine of not more than \$200,000 or to imprisonment for a term of not more than six months, or to both, if the offence is committed negligently.

The above provisions of the Act have been reproduced for convenience of reference only. If there is any variance between the above provisions and the wording of the Act, the official version of the Act prevails. For all purposes of interpreting and applying the law, readers should consult the official versions of Acts of Parliament.

For additional information on the Act and the *Compliance and Enforcement Policy for the Canadian Environmental Protection Act, 1999* and on applicable penalties, please contact the Enforcement Branch at enforcement.environmental@ec.gc.ca. A copy of the Policy is available at the following Internet site: www.ec.gc.ca/CEPAregistry/policies.

Provide your information no later than August 25, 2009, 3 p.m. Eastern Daylight Time to the Minister of the Environment, to the attention of the DSL Surveys Co-ordinator, Chemicals Management Plan, Gatineau, Quebec K1A 0H3. An electronic copy of this notice is available at the following Internet address: www.ec.gc.ca/CEPAregistry/notices.

L'observation de la Loi est obligatoire. Le paragraphe 272(1) de la Loi prévoit :

272. (1) Commet une infraction quiconque contrevient :
- a) à la présente loi ou à ses règlements;
 - b) à toute obligation ou interdiction découlant de la présente loi ou de ses règlements;
 - c) à tout ordre donné — ou arrêté pris — en application de la présente loi;

Le paragraphe 272(2) de la Loi prévoit ce qui suit :

272. (2) L'auteur de l'infraction encourt, sur déclaration de culpabilité :

- a) par mise en accusation, une amende maximale d'un million de dollars et un emprisonnement maximal de trois ans, ou l'une de ces peines;
- b) par procédure sommaire, une amende maximale de trois cent mille dollars et un emprisonnement maximal de six mois, ou l'une de ces peines.

De plus, en ce qui concerne les renseignements faux ou trompeurs, le paragraphe 273(1) de la Loi prévoit ce qui suit :

273. (1) Commet une infraction quiconque, relativement à toute question visée par la présente loi ou ses règlements :

- a) communique des renseignements, échantillons ou résultats faux ou trompeurs;
- b) produit des documents comportant des renseignements faux ou trompeurs.

Le paragraphe 273(2) de la Loi stipule :

273. (2) L'auteur de l'infraction encourt sur déclaration de culpabilité, selon le cas :

- a) par mise en accusation, une amende maximale d'un million de dollars et un emprisonnement maximal de trois ans, ou l'une de ces peines, si l'infraction a été commise sciemment;
- b) par procédure sommaire, une amende maximale de trois cent mille dollars et un emprisonnement maximal de six mois, ou l'une de ces peines, si l'infraction a été commise sciemment;
- c) par mise en accusation, une amende maximale de cinq cent mille dollars et un emprisonnement maximal de trois ans, ou l'une de ces peines, si l'infraction a été commise par négligence;
- d) par procédure sommaire, une amende maximale de deux cent mille dollars et un emprisonnement maximal de six mois, ou l'une de ces peines, si l'infraction a été commise par négligence.

Les dispositions susmentionnées de la Loi ont été reproduites uniquement pour la commodité du lecteur. En cas de divergence entre les dispositions susmentionnées et le libellé de la Loi, le texte de la Loi prévaudra. Aux fins de l'interprétation et de l'application de la loi, le lecteur doit consulter les versions officielles des lois du Parlement.

Pour tout renseignement additionnel sur la Loi et la *Politique d'application de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* et les peines applicables, veuillez communiquer avec la Direction de l'application de la loi à l'adresse suivante : enforcement.environmental@ec.gc.ca. Une copie de la politique est disponible à l'adresse Internet suivante : www.ec.gc.ca/registreLCPE/enforcement/.

Veuillez fournir les renseignements au plus tard le 25 août 2009, à 15 h, heure avancée de l'Est, au ministre de l'Environnement, à l'attention du Coordonnateur des enquêtes sur la LIS, Plan de gestion des produits chimiques, Gatineau (Québec) K1A 0H3. Une version électronique du présent avis est disponible à l'adresse Internet suivante : www.ec.gc.ca/registreLCPE/notices.

DEPARTMENT OF INDUSTRY**CANADA CORPORATIONS ACT***Application for surrender of charter*

Notice is hereby given that, pursuant to the provisions of the *Canada Corporations Act*, an application for surrender of charter was received from

File No. N° de dossier	Name of Company Nom de la société	Received Reçu
447930-1	DIPLOMATS' BALL	23/03/2009
346800-3	GROUPE CONSEIL TOBOUR CANADA	02/03/2009
359200-6	KITIKMEOT BUSINESS DEVELOPMENT CENTRE	26/03/2009
410188-0	LES ATELIERS DE LA SAINTE CROIX / THE HOLY CROSS WORKSHOP	24/03/2009
315471-8	SCARBOROUGH TRAINING CENTRE INTERNATIONAL INC.	09/03/2009
376415-0	TRUTHWORKS OF CANADA	11/03/2009

April 16, 2009

AÏSSA AOMARI
Director
Incorporation and Information
Products and Services Directorate
For the Minister of Industry

[17-1-o]

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE**LOI SUR LES CORPORATIONS CANADIENNES***Demande d'abandon de charte*

Avis est par les présentes donné que, conformément aux dispositions de la *Loi sur les corporations canadiennes*, une demande d'abandon de charte a été reçue de :

Le 16 avril 2009

Le directeur
Direction des produits et services
d'incorporation et d'information
AÏSSA AOMARI
Pour le ministre de l'Industrie

[17-1-o]

DEPARTMENT OF INDUSTRY**CANADA CORPORATIONS ACT***Letters patent*

Notice is hereby given that, pursuant to the provisions of the *Canada Corporations Act*, letters patent have been issued to

File No. N° de dossier	Name of Company Nom de la compagnie	Head Office Siège social	Effective Date Date d'entrée en vigueur
451230-8	ACTION CANADA-RWANDA	Saint-Étienne-de-Lauzon (Qc)	24/02/2009
451201-4	ALGOMA-MANITOULIN HARBOUR AUTHORITY	Blind River, Ont.	19/02/2009
449962-0	Allen D. Williams Scholarship Foundation	Ottawa, Ont.	18/11/2008
451210-3	ARTISTS OF UXBRIDGE	Uxbridge, Ont.	20/02/2009
451063-1	B.C. Cowboy Mounted Shooting Association	Langley, B.C.	03/02/2009
451169-7	BIOLOGICAL SURVEY OF CANADA COMMISSION BIOLOGIQUE DU CANADA	Ottawa, Ont.	10/02/2009
451215-4	BIOPHYSICAL INFORMATION THERAPY ASSOCIATION OF NORTH AMERICA (B - I - T - A .N.A.)	Oakville, Ont.	23/02/2009
451082-8	BOWEN THERAPISTS FEDERATION OF NORTH AMERICA INC.	Stoney Creek, Ont.	09/02/2009
450839-4	CAMELINA ASSOCIATION OF CANADA	Lethbridge, Alta.	06/01/2009
451620-6	CANADA-EU MINING COUNCIL/ CONSEIL MINIER CANADA-EU	Toronto, Ont.	24/03/2009
451238-3	Canadian Network For Improved Outcomes In Systemic Lupus Erythematosus "CaNIOS" Réseau Canadien pour L'Amélioration du Pronostic du Lupus Érythémateux Disséminé "RCAPLE"	Toronto, Ont.	26/02/2009
451058-5	CANADIAN ALLIANCE FOR SELF-DETERMINATION	Calgary, Alta.	09/02/2009
451410-6	CANADIAN ALS RESEARCH NETWORK	Toronto, Ont.	11/03/2009
451229-4	CANADIAN ASSOCIATION OF CREDIT COUNSELLING SERVICES	Grimsby, Ont.	24/02/2009

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE**LOI SUR LES CORPORATIONS CANADIENNES***Lettres patentes*

Avis est par les présentes donné que, conformément aux dispositions de la *Loi sur les corporations canadiennes*, des lettres patentes ont été émises en faveur de :

File No. N° de dossier	Name of Company Nom de la compagnie	Head Office Siège social	Effective Date Date d'entrée en vigueur
451227-8	CANADIAN COUNCIL FOR DEMOCRACY / CONSEIL CANADIEN POUR LA DÉMOCRACIE	Ottawa, Ont.	11/03/2009
451411-4	CANADIAN ROTARIAN WATER FOUNDATION	Toronto, Ont.	11/03/2009
451228-6	CANADIAN SOCIETY OF CARDIAC SURGEONS / SOCIÉTÉ CANADIENNE DES CHIRURGIENS CARDIAQUES	Ottawa, Ont.	23/02/2009
451271-5	CAUSE & AFFECT-TODAYS HOPE FOUNDATION	Thornhill, Ont.	18/02/2009
451198-1	CLIMATE CHANGE AND EMISSIONS MANAGEMENT (CCEMC) CORPORATION	Edmonton, Alta.	17/02/2009
451035-6	CONNEXION CANCER	Saint-Lambert (Qc)	28/01/2009
451041-1	Earth's Children Aid Inc.	Carvel, Alta.	29/01/2009
451405-0	EKTAARA EDUCATIONAL AND CHARITABLE FOUNDATION	Calgary, Alta.	10/03/2009
451235-9	FONDATION JEUNES EN SANTÉ INC./ YOUNG AND HEALTHY FOUNDATION INC.	Montréal (Qc)	25/02/2009
451396-7	FRIENDS OF SHATTUCK-ST. MARY'S FOUNDATION	Toronto, Ont.	06/03/2009
451248-1	GOD'S WORD FOR THE WORLD	Truro, N.S.	02/04/2009
451404-1	Grace and Mercy Foundation	Burnaby, B.C.	10/03/2009
448550-5	HUMANE SOCIETY OF CANADA FOUNDATION	Greater Vancouver Regional District, B.C.	17/03/2009
451326-6	HUMANITAS GLOBAL CARE	Toronto, Ont.	17/03/2009
450518-2	INFINITY CHURCH MINISTRIES, INC.	Toronto, Ont.	29/12/2008
451318-5	ITWÉ	Winnipeg, Man.	11/03/2009
451206-5	Kulleet Bay Resource Society	Ladysmith, B.C.	19/02/2009
451242-1	LIFESITENEWS.COM (CANADA)	Toronto, Ont.	27/02/2009
451247-2	MI'KMAWEY RESOURCE CENTRE INC.	Hants County, N.S.	02/03/2009
451236-7	National Memorial Ride Corporation	Ottawa, Ont.	25/02/2009
251203-1	NISHNAWBE ASKI NATION	Muskat Dam First Nation, Ont.	19/02/2009
450369-4	Office Business Centre Association of Canada	Toronto, Ont.	22/12/2008
450389-9	Outdoor Council of Canada/ Le Conseil Canadien de Plein-Air	Calgary, Alta.	23/12/2008
451066-6	PAN PACIFIC ACADEMY OF FACIAL PLASTIC AND RECONSTRUCTIVE SURGERY	Toronto, Ont.	03/02/2009
451061-5	REGROUPEMENT DES MALIENS DE LA RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE INC.	Gatineau (Qc)	03/02/2009
450070-9	Partage Rural et Intégration Mauricie (PRIMA)	Trois-Rivières (Qc)	10/12/2008
451308-8	SHIAMAK'S VICTORY ARTS FOUNDATION	Vancouver, B.C.	04/03/2009
451293-6	SkyRocketKids Foundation	Brampton, Ont.	26/02/2009
451072-1	SOCIÉTÉ POSE UN GESTE / MAKE A GESTURE SOCIETY	Orford (Qc)	04/02/2009
449240-4	SOMALI-CANADIAN CHILDREN'S EDUCATION GROUP (SCCEG)	Ottawa, Ont.	08/09/2008
451387-8	SOVEREIGN HOUSE CHRISTIAN FELLOWSHIP & MINISTRIES	Waterford, Ont.	05/03/2009
451078-0	SUSTAINABLE CHEMISTRY ALLIANCE	Sarnia, Ont.	03/02/2009
451245-6	TEVA Québec	Montréal (Qc)	02/03/2009
451025-9	The EVIDEM Collaboration / La Collaboration EVIDEM	Dorval, Que.	26/01/2009
450500-0	The Friends of Lake Pémichangan / Les amis du lac Pémichangan	Ottawa, Ont.	24/12/2008
451024-1	The Human Quest	Calgary, Alta.	26/01/2009
451392-4	The Rotary Club of Carleton Place and Mississippi Mills Charity Fund	Carleton Place, Ont.	06/03/2009
451226-0	The Tourism Industry Association of Canada Foundation/ La Fondation de l'Association de l'industrie touristique du Canada	Ottawa, Ont.	23/02/2009
451046-1	THE CANADIAN PAIN SOCIETY	Whitby, Ont.	30/01/2009
451286-3	THE KALGIDHAR TRUST	Brampton, Ont.	25/02/2009
451076-3	THE NIAGARA ESCARPMENT FOUNDATION	Hamilton, Ont.	06/02/2009
451211-1	The Research Centre for the Older Worker (RCOW)	Toronto, Ont.	23/02/2009
449555-1	THE UNITED PEOPLES ORGANIZATION	Halifax Regional Municipality, N.S.	02/12/2008
451382-7	THE WUCHIEN MICHAEL THAN FOUNDATION	Burlington, Ont.	03/03/2009
450080-6	TOUCHING LIVES OVERSEAS	Toronto, Ont.	12/12/2008
451182-4	TRUE NORTH AID	Gloucester, Ont.	13/02/2009
450824-6	Uganda Rural Fund Canada	Delta, B.C.	19/01/2009
449847-0	VIRSA FOUNDATION	Brampton, Ont.	06/03/2009

File No. N° de dossier	Name of Company Nom de la compagnie	Head Office Siège social	Effective Date Date d'entrée en vigueur
451375-4	Western Canadian Hospitality Association Inc.	Winnipeg, Man.	02/03/2009
448688-9	WUSHU CANADA	Scarborough, Ont.	08/08/2008
451166-2	YOUTH ACTION INTERNATIONAL - CANADA ACTION INTERNATIONALE DE LA JEUNESSE - CANADA	Montréal, Que.	26/03/2009
451208-1	YouthCan for International Dialogue	Ottawa, Ont.	20/02/2009

April 16, 2009

Le 16 avril 2009

AÏSSA AOMARI
Director
Incorporation and Information
Products and Services Directorate
For the Minister of Industry

[17-1-o]

Le directeur
Direction des produits et services
d'incorporation et d'information
AÏSSA AOMARI
Pour le ministre de l'Industrie

[17-1-o]

DEPARTMENT OF INDUSTRY**MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE**

CANADA CORPORATIONS ACT

LOI SUR LES CORPORATIONS CANADIENNES

*Supplementary letters patent**Lettres patentes supplémentaires*

Notice is hereby given that, pursuant to the provisions of the *Canada Corporations Act*, supplementary letters patent have been issued to

Avis est par les présentes donné que, conformément aux dispositions de la *Loi sur les corporations canadiennes*, des lettres patentes supplémentaires ont été émises en faveur de :

File No. N° de dossier	Company Name Nom de la compagnie	Date of S.L.P. Date de la L.P.S.
447473-2	BarrhavenRun.ca	05/03/2009
443270-3	AMITABHA KADAMPA BUDDHIST CENTRE	02/03/2009
438169-6	AWA CANADA	06/03/2009
224228-1	Canadian Association for Neurosciences Foundation	24/02/2009
435678-1	CANTEEN DESTINY	13/03/2009
203450-6	Centre Culturel Empress EMPRESS CULTURAL CENTER	03/03/2009
450058-0	CPAR INTERNATIONAL	24/02/2009
446565-2	CRAFTING FOR A CURE	25/02/2009
295928-3	ENVIRO-ACCÈS INC.	04/03/2009
447384-1	Institute of Parliamentary and Political Law (IPPL) / Institut de droit parlementaire et politique (IDPP)	26/02/2009
446616-1	IRIS THE DRAGON	13/03/2009
447045-1	JEWISH UNITY PARTNERSHIP INC.	09/03/2009
446515-6	Joy Johnston Ministries Inc. / Ministères Joy Johnston Inc.	17/02/2009
447573-9	KEREN HABINYAN D'SATMAR FUND/ LE FONDS KEREN HABINYAN D'SATMAR	03/02/2009
104641-1	LDS FAMILY SERVICES OF CANADA	26/02/2009
447827-4	MALAMULELE ONWARD CANADA	26/02/2009
426026-1	Miziwe Biik Development Corporation	27/02/2009
447651-4	ORGANISATION MISSIONS GLOBALES	12/03/2009
443964-3	Shining Bright Ministries Corp.	27/02/2009
445119-8	THE ALMOND TREE FOUNDATION	02/03/2009
442052-7	Y.E.S. (YOUTH EMPOWERING SOLUTIONS)	26/02/2009

April 16, 2009

Le 16 avril 2009

AÏSSA AOMARI
Director
Incorporation and Information
Products and Services Directorate
For the Minister of Industry

[17-1-o]

Le directeur
Direction des produits et services
d'incorporation et d'information
AÏSSA AOMARI
Pour le ministre de l'Industrie

[17-1-o]

DEPARTMENT OF INDUSTRY**CANADA CORPORATIONS ACT***Supplementary letters patent — Name change*

Notice is hereby given that, pursuant to the provisions of the *Canada Corporations Act*, supplementary letters patent have been issued to

File No. N° de dossier	Old Company Name Ancien nom de la compagnie	New Company Name Nouveau nom de la compagnie	Date of S.L.P. Date de la L.P.S.
441541-8	CANADIAN CENTRE FOR COURT TECHNOLOGY	CANADIAN CENTRE FOR COURT TECHNOLOGY CENTRE CANADIEN DE TECHNOLOGIE JUDICIAIRE	11/03/2009
261604-1	CANADIAN SATELLITE USERS ASSOCIATION/ L'ASSOCIATION CANADIENNE DES UTILISATEURS DE SATELLITES	Canadian Broadcast Distribution Association/ Association canadienne de distribution de radiodiffusion	03/02/2009
423591-6	JEHOVAH JIREH CHRISTIAN MINISTRIES	Jehova Jireh Christian Ministries of Canada	04/03/2009
429536-6	Prince Rupert Urban Aboriginal Justice Program	PRINCE RUPERT ABORIGINAL JUSTICE SOCIETY	27/02/2009
406147-1	SHENPEN FUND CANADA	Machik Canada	02/03/2009
032066-8	THE BACK TO GOD HOUR OF THE CHRISTIAN REFORMED CHURCH	BACK TO GOD MINISTRIES INTERNATIONAL	09/02/2009
445487-1	THE HOME DEPOT CANADA FOUNDATION LA FONDATION HOME DEPOT DU CANADA	THE HOME DEPOT CANADA FOUNDATION FONDATION HOME DEPOT CANADA	06/03/2009
447707-3	THE MARTIN ABORIGINAL INITIATIVE	THE MARTIN ABORIGINAL EDUCATION INITIATIVE	11/03/2009
421309-2	True North Insight Meditation Centre, Inc. Centre de méditation vipassana True North, inc.	True North Insight Meditation Centre/ Centre de méditation vipassana Voie boréale	12/03/2009
354311-1	WISHING WELL ACRES BAPTIST CHURCH	GracePoint Baptist Church	16/02/2009

April 16, 2009

AÏSSA AOMARI
Director
Incorporation and Information
Products and Services Directorate
For the Minister of Industry

[17-1-o]

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE**LOI SUR LES CORPORATIONS CANADIENNES***Lettres patentes supplémentaires — Changement de nom*

Avis est par les présentes donné que, conformément aux dispositions de la *Loi sur les corporations canadiennes*, des lettres patentes supplémentaires ont été émises en faveur de :

Le 16 avril 2009

Le directeur
Direction des produits et services
d'incorporation et d'information
AÏSSA AOMARI
Pour le ministre de l'Industrie

[17-1-o]

DEPARTMENT OF INDUSTRY**RADIOCOMMUNICATION ACT***Notice No. DGRB-009-09 — Extension to the comment period:
Consultation on the renewal of cellular and personal
communications services (PCS) spectrum licences*

The above-noted consultation was published in the *Canada Gazette* on Saturday, March 28, 2009, as Notice DGRB-002-09. The deadline for the receipt of comments was indicated as April 30, 2009, while the deadline for receipt of reply comments was June 1, 2009.

The purpose of this notice is to advise all interested parties that, based on the merits of a request for additional time by the Canadian Wireless Telecommunications Association (CWTA), the deadline for the receipt of comments has been extended to May 29, 2009. The reply comment period has also been extended to June 30, 2009. All comments received will be posted on Industry Canada's Spectrum Management and Telecommunications Web site at <http://ic.gc.ca/spectrum>.

Obtaining copies

Copies of this notice and documents referred to herein are available electronically on Industry Canada's Spectrum Management and Telecommunications Web site at <http://ic.gc.ca/spectrum>.

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE**LOI SUR LA RADIOCOMMUNICATION***Avis n° DGRB-009-09 — Prolongation de la période de réception
des commentaires : Consultation sur le renouvellement de
licences de spectre pour systèmes cellulaires et services de
communications personnelles (SCP)*

L'avis DGRB-002-09 fut publié dans la *Gazette du Canada* le samedi 28 mars 2009 et annonçait la publication du document susmentionné. L'échéance pour la réception des commentaires était le 30 avril 2009 tandis que l'échéance pour la réception de réponses aux commentaires reçus était le 1^{er} juin 2009.

À la demande de l'Association canadienne des télécommunications sans fil (ACTS) pour obtenir plus de temps, le présent avis a pour objet d'informer toutes les parties concernées que le délai accordé pour la réception des commentaires a été prolongé jusqu'au 29 mai 2009. La période de réponse aux commentaires reçus sera aussi prolongée jusqu'au 30 juin 2009. Toutes les observations reçues seront affichées sur le site Web de Gestion du spectre et télécommunications d'industrie Canada, à l'adresse suivante : <http://ic.gc.ca/spectre>.

Pour obtenir des copies

Le présent avis ainsi que les documents cités sont affichés sur le site Web de Gestion du spectre et télécommunications d'Industrie Canada, à l'adresse suivante : <http://ic.gc.ca/spectre>.

Official versions of *Canada Gazette* notices can be viewed at www.gazette.gc.ca/rp-pr/p1/index-eng.html. Printed copies of the *Canada Gazette* can be ordered by telephoning the sales counter of Canadian Government Publishing at 613-941-5995 or 1-800-635-7943.

April 14, 2009

MICHAEL D. CONNOLLY
*Director General
 Radiocommunications and
 Broadcasting Regulatory Branch*

[17-1-o]

NOTICE OF VACANCY

CANADA REVENUE AGENCY

Chair, Board of Management (part-time position)

The Canada Revenue Agency (CRA) is a large and complex organization that touches the lives of Canadians every day. Its mission is to administer tax, benefits and related programs and to ensure compliance on behalf of governments across Canada, thereby contributing to the ongoing economic and social well-being of Canadians. The CRA has a workforce of up to 44 000 employees located across Canada with an annual budget of over \$4 billion. The CRA's unique governance structure is comprised of a Minister, a Commissioner and Chief Executive Officer, and a Board of Management as defined in the *Canada Revenue Agency Act*.

The Board of Management was established in 1999 to support the Agency in achieving its mission and mandate. It is composed of 15 appointed members, including the Chair, and the Commissioner and CEO. The Board provides strategic guidance and oversees the organization and administration of the CRA and the management of its resources, services, property, personnel and contracts. It is expected to bring a forward-looking, strategic perspective to the CRA's operations and foster sound management and service delivery.

The role of the Chair of the Board of Management is to facilitate highly effective Board performance. This is achieved by providing leadership in the management of the Board's affairs and by ensuring that the Board fulfills its legislated mandate and responsibilities with full transparency and the application of sound governance practices. The Chair is responsible for guiding the Board in the fulfillment of its mandate and convening and presiding over Board meetings. He or she is required to participate in approximately five in-person meetings per year with the Board of Management, as well as participate in regular teleconferences and ad hoc meetings as needed.

The selected candidate must have a degree from a recognized university in a relevant field of study, or an acceptable combination of education, job-related training and/or experience. Training in board governance such as through the Institute of Corporate Directors would be an asset.

The successful candidate must possess the required experience and abilities within the following five core competencies:

- Organization and leadership: demonstrated leadership and decision-making qualities and organizational abilities to ensure that Board meetings are conducted in an efficient, effective, and focused manner.

On peut obtenir la version officielle des avis de la *Gazette du Canada* à l'adresse suivante : www.gazette.gc.ca/rp-pr/p1/index-fra.html. On peut également se procurer un exemplaire de la *Gazette du Canada* en communiquant avec le comptoir des ventes des Éditions du gouvernement du Canada au 613-941-5995 ou au 1-800-635-7943.

Le 14 avril 2009

*Le directeur général
 Direction générale de la réglementation des
 radiocommunications et de la radiodiffusion*
 MICHAEL D. CONNOLLY

[17-1-o]

AVIS DE POSTE VACANT

AGENCE DU REVENU DU CANADA

Président du Conseil de direction (poste à temps partiel)

L'Agence du revenu du Canada (ARC) est une grande organisation complexe qui touche la vie d'une grande partie de Canadiens. Elle a pour mission de voir à l'administration des impôts, aux paiements des prestations et des programmes sociaux, et d'assurer l'observation fiscale pour le compte d'un bon nombre de gouvernements dans l'ensemble du Canada, et ce, de façon à contribuer au bien-être économique et social des Canadiens. L'ARC a un effectif de 44 000 employés à l'échelle du Canada et dispose d'un budget annuel de plus de quatre milliards de dollars. La structure de régie unique de l'ARC comprend un ministre, un commissaire et premier dirigeant et un Conseil de direction tel qu'il est énoncé dans la *Loi sur l'Agence du revenu du Canada* (Loi).

Le Conseil de direction a été mis sur pied en 1999 afin d'appuyer l'Agence dans la réalisation de sa mission et de son mandat. Il est composé de 15 membres nommés, y compris le président et le commissaire et premier dirigeant. Le Conseil fournit une orientation stratégique et assure la surveillance de l'organisation et de l'administration de l'ARC, ainsi que de la gestion de ses biens, de ses services, de son personnel et de ses contrats. On s'attend à ce que le Conseil donne une orientation stratégique axée vers l'avenir et qu'il favorise une saine gestion et une prestation de services améliorée.

Le rôle du président du Conseil de direction est de favoriser le rendement supérieur du Conseil. Il y parviendra en fournissant le leadership nécessaire à la gestion des affaires du Conseil et en veillant à ce que le mandat et les responsabilités conférés au Conseil par la Loi soient réalisés entièrement et avec transparence, et ce, grâce à de saines pratiques de régie. Le président oriente le Conseil dans la réalisation de son mandat et convoque et préside les réunions. Il doit participer à environ cinq réunions par année en personne avec les membres du Conseil de direction, ainsi qu'à des téléconférences régulières et à des réunions ad hoc, au besoin.

Le candidat retenu doit détenir un diplôme d'une université reconnue dans un domaine pertinent ou une combinaison acceptable de connaissances, de formation et d'expérience. Une formation en régie d'entreprise semblable à celle offerte par l'Institut des administrateurs de sociétés serait un atout.

Le candidat retenu doit posséder l'expérience et les capacités énumérées dans les cinq compétences de base suivantes :

- Sens de l'organisation et leadership : qualités manifestes de leader et de décideur et sens de l'organisation pour veiller à ce que les réunions du Conseil soient menées de façon efficace, efficiente et centrée.

- Communications and public relations: demonstrated communications experience in order to speak on behalf of the Board when required.
- Corporate governance: extensive experience in corporate governance, including the co-ordination of committees and the selection of committee members; capacity to ensure proper deliberations on all matters requiring the Board's attention; demonstrated ability to ensure cohesion of direction and purpose at a policy and strategic level.
- Team- and consensus-building: demonstrated ability for team- and consensus-building; excellent listening skills in order to act as a sounding board for the Commissioner and CEO and other directors, and to build relationships with the members of the Board; ability to foster a constructive and harmonious relationship between the Board and Agency management.
- Corporate management: demonstrated experience in successfully managing large organizations in order to identify problems, review strategies, and maintain accountability; experience in board capacity development and succession planning.
- Communications et relations publiques : expérience manifeste de la communication pour se faire, au besoin, le porte-parole du Conseil.
- Régie d'entreprise : vaste expérience de la régie d'entreprise, y compris de la coordination de comités et de la sélection de leurs membres; capacité d'assurer la tenue de discussions adéquates sur toutes les questions portées à l'attention du Conseil; capacité manifeste d'assurer la cohérence de l'orientation et des intentions des politiques et des stratégies.
- Consolidation d'équipes et établissement de consensus : capacité manifeste de consolider des équipes et de créer des consensus; excellentes aptitudes à l'écoute pour être en mesure de donner une rétroaction au commissaire et premier dirigeant et aux autres administrateurs ainsi que pour tisser des liens avec les membres du Conseil; capacité de favoriser des rapports constructifs et harmonieux entre le Conseil et la direction de l'Agence.
- Gestion d'entreprise : expérience manifeste d'une gestion réussie de grandes organisations afin de cerner les problèmes, d'examiner les stratégies et de maintenir l'imputabilité; expérience du développement des capacités du Conseil et de la planification de la relève.

In addition, knowledge of the roles and responsibilities of the Chair and of the Canada Revenue Agency Board of Management is required. The chosen candidate must also have knowledge of the Canada Revenue Agency's mandate and of the legislative framework within which it operates. Good knowledge of the current best practices in corporate governance is essential.

The Chair must possess high ethical standards and integrity. He or she will have superior interpersonal skills and sound judgment, tact, as well as discretion and initiative.

Proficiency in both official languages is required.

The qualified candidate must be willing to travel throughout Canada to meetings of the Board of Management.

Pursuant to the CRA's enabling legislation, the Chair of the Board must be a Canadian citizen or a permanent resident. The incumbent cannot be a member of the Senate or House of Commons or a member of a provincial or territorial legislature, or be employed on a full-time basis in the public service of Canada or of a province or territory.

The Government is committed to ensuring that its appointments are representative of Canada's regions and official languages, as well as of women, Aboriginal peoples, disabled persons and visible minorities.

The selected candidate will be subject to the *Conflict of Interest Act*. For more information, please visit the Office of the Conflict of Interest and Ethics Commissioner's Web site at <http://parl.gc.ca/ciec-ccie>.

The preferred candidate must comply with the *Ethical Guidelines for Public Office Holders* and the *Guidelines for the Political Activities of Public Office Holders*. The guidelines are available on the Governor in Council Appointments Web site, under "Reference Material," at www.appointment-nominations.gc.ca.

This notice has been placed in the *Canada Gazette* to assist the Governor in Council in identifying qualified candidates for this position. It is not, however, intended to be the sole means of recruitment.

En outre, le candidat retenu doit avoir pris connaissance des rôles et des responsabilités du président et du Conseil de direction de l'Agence du revenu du Canada, ainsi que du mandat de l'Agence et du cadre législatif qui régit ses opérations. Il est essentiel que ce dernier possède aussi une bonne connaissance des pratiques exemplaires actuelles en matière de régie d'entreprise.

Le président doit adopter des normes éthiques élevées et faire preuve d'intégrité. Il doit posséder d'excellentes compétences en relations interpersonnelles, avoir un jugement sûr et l'esprit d'initiative, et faire preuve de tact et de discrétion.

La maîtrise des deux langues officielles est requise.

Le candidat choisi doit être prêt à se déplacer dans l'ensemble du Canada pour participer aux réunions du Conseil de direction.

En vertu de la loi habilitante de l'ARC, le président du Conseil doit être un citoyen canadien ou un résident permanent. De plus, le titulaire ne peut être membre ni du Sénat, ni de la Chambre des communes, ni d'une assemblée législative provinciale ou territoriale. Il ne peut pas être un employé à temps plein dans la fonction publique fédérale, provinciale ou territoriale.

Le gouvernement est déterminé à faire en sorte que ses nominations soient représentatives des régions du Canada et de ses langues officielles, ainsi que des femmes, des Autochtones, des personnes handicapées et des minorités visibles.

La personne sélectionnée sera assujettie à la *Loi sur les conflits d'intérêts*. Pour plus d'information, veuillez consulter le site Web du Commissariat aux conflits d'intérêts et à l'éthique à l'adresse suivante : <http://parl.gc.ca/ciec-ccie>.

La personne sélectionnée doit se conformer aux *Lignes directrices en matière d'éthique à l'intention des titulaires de charge publique* et aux *Lignes directrices régissant les activités politiques des titulaires de charge publique*. Vous pouvez consulter ces lignes directrices sur le site Web des Nominations par le gouverneur en conseil, sous « Documents de référence », à l'adresse suivante : www.appointments-nominations.gc.ca.

Cette annonce paraît dans la *Gazette du Canada* afin de permettre au gouverneur en conseil de trouver des personnes qualifiées pour ce poste. Cependant, le recrutement ne se limite pas à cette seule façon de procéder.

Further details about the Canada Revenue Agency and its activities can be found at www.cra-arc.gc.ca. For specific information regarding the Board of Management, please go to www.cra-arc.gc.ca/board.

Interested candidates should forward their curriculum vitae by May 11, 2009, to the Assistant Secretary to the Cabinet (Senior Personnel), Privy Council Office, 59 Sparks Street, 1st Floor, Ottawa, Ontario K1A 0A3, 613-957-5006 (fax), GICA-NGEC@bnet.pco-bcp.gc.ca (email).

Bilingual notices of vacancies will be produced in an alternative format (audio cassette, diskette, braille, large print, etc.) upon request. For further information, please contact Canadian Government Publishing, Public Works and Government Services Canada, Ottawa, Ontario K1A 0S5, 613-941-5995 or 1-800-635-7943.

Vous pourrez trouver d'autres renseignements sur l'Agence du revenu du Canada et ses activités sur son site Web à l'adresse www.cra-arc.gc.ca. Pour obtenir des renseignements précis concernant le Conseil de direction, consultez le site www.cra-arc.gc.ca/conseil.

Les personnes intéressées doivent faire parvenir leur curriculum vitae au plus tard le 11 mai 2009 à la Secrétaire adjointe du Cabinet (Personnel supérieur), Bureau du Conseil privé, 59, rue Sparks, 1^{er} étage, Ottawa (Ontario) K1A 0A3, 613-957-5006 (télécopieur), GICA-NGEC@bnet.pco-bcp.gc.ca (courriel).

Les avis de postes vacants sont disponibles sur demande, dans les deux langues officielles et en média substitut (audiocassette, disquette, braille, imprimé à gros caractères, etc.). Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec les Éditions du gouvernement du Canada, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa (Ontario) K1A 0S5, 613-941-5995 ou 1-800-635-7943.

[17-1-o]

[17-1-o]

BANK OF CANADA

Balance sheet as at March 31, 2009

(Millions of dollars)

Unaudited

ASSETS		LIABILITIES AND CAPITAL	
Cash and foreign deposits	9.3	Bank notes in circulation.....	51,154.1
Loans and receivables		Deposits	
Advances to members of the Canadian Payments Association		Government of Canada	28,607.6
Advances to Governments.....		Members of the Canadian Payments Association	24.9
Securities purchased under resale agreements	34,254.7	Other	811.2
Other loans and receivables.....	<u>6.0</u>		29,443.7
	34,260.7	Liabilities in foreign currencies	
Investments		Government of Canada	
Treasury bills of Canada.....	14,592.8	Other	
Other securities issued or guaranteed by Canada:		Other Liabilities	
maturing within three years.....	12,672.7	Securities sold under repurchase agreements.....	
maturing in over three years but not over five years	4,894.1	All other liabilities	429.0
maturing in over five years but not over ten years.....	6,960.3		429.0
maturing in over ten years.....	7,585.9		81,026.8
Other investments.....	<u>38.0</u>	Capital	
	46,743.8	Share capital	5.0
Bank premises	136.2	Statutory reserve.....	25.0
Other assets	<u>70.6</u>	Special reserve.....	100.0
		Accumulated other comprehensive income	63.8
			193.8
	<u>81,220.6</u>		<u>81,220.6</u>

I declare that the foregoing return is correct according to the books of the Bank.

Ottawa, April 9, 2009

I declare that the foregoing return is to the best of my knowledge and belief correct, and shows truly and clearly the financial position of the Bank, as required by section 29 of the *Bank of Canada Act*.

Ottawa, April 9, 2009

H. A. WOERMKE
Acting Chief Accountant

M. CARNEY
Governor

BANQUE DU CANADA

Bilan au 31 mars 2009

(En millions de dollars)

Non vérifié

ACTIF		PASSIF ET CAPITAL	
Encaisse et dépôts en devises.....	9,3	Billets de banque en circulation	51 154,1
Prêts et créances		Dépôts	
Avances aux membres de l'Association canadienne des paiements		Gouvernement du Canada.....	28 607,6
Avances aux gouvernements		Membres de l'Association canadienne des paiements	24,9
Titres achetés dans le cadre de conventions de revente	34 254,7	Autres	<u>811,2</u>
Autres prêts et créances	<u>6,0</u>		29 443,7
	34 260,7	Passif en devises étrangères	
Placements		Gouvernement du Canada.....	
Bons du Trésor du Canada.....	14 592,8	Autres	<u> </u>
Autres valeurs mobilières émises ou garanties par le Canada :		Autres éléments du passif	
échéant dans les trois ans	12 672,7	Titres vendus dans le cadre de conventions de rachat	
mais dans au plus cinq ans	4 894,1	Tous les autres éléments du passif	<u>429,0</u>
échéant dans plus de cinq ans mais dans au plus dix ans	6 960,3		<u>429,0</u>
échéant dans plus de dix ans	7 585,9		<u>81 026,8</u>
Autres placements	<u>38,0</u>	Capital	
	46 743,8	Capital-actions	5,0
Immeubles de la Banque.....	136,2	Réserve légale.....	25,0
Autres éléments de l'actif	<u>70,6</u>	Réserve spéciale	100,0
		Cumul des autres éléments du résultat étendu.....	<u>63,8</u>
			<u>193,8</u>
	<u>81 220,6</u>		<u>81 220,6</u>

Je déclare que l'état ci-dessus est exact, au vu des livres de la Banque.

Ottawa, le 9 avril 2009

Le comptable en chef suppléant
H. A. WOERMKE

Je déclare que l'état ci-dessus est exact, à ma connaissance, et qu'il montre fidèlement et clairement la situation financière de la Banque, en application de l'article 29 de la *Loi sur la Banque du Canada*.

Ottawa, le 9 avril 2009

Le gouverneur
M. CARNEY

PARLIAMENT

HOUSE OF COMMONS

Second Session, Fortieth Parliament

PRIVATE BILLS

Standing Order 130 respecting notices of intended applications for private bills was published in the *Canada Gazette*, Part I, on January 24, 2009.

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

AUDREY O'BRIEN
Clerk of the House of Commons

PARLEMENT

CHAMBRE DES COMMUNES

Deuxième session, quarantième législature

PROJETS DE LOI D'INTÉRÊT PRIVÉ

L'article 130 du Règlement relatif aux avis de demande de projets de loi d'intérêt privé a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* du 24 janvier 2009.

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

La greffière de la Chambre des communes
AUDREY O'BRIEN

COMMISSIONS**CANADA BORDER SERVICES AGENCY****SPECIAL IMPORT MEASURES ACT***Certain filter-tipped cigarette tubes — Decision*

The President of the Canada Border Services Agency (President) has, pursuant to subsection 53(1) of the *Special Import Measures Act* (SIMA), reviewed the undertaking accepted on April 12, 1999, from the exporter, Alpaci S.a.r.l., and the vendor, Gizeh Raucherbedart GmbH & Co. KG, in respect of filter-tipped cigarette tubes, excluding those which bear the trademark or brand name of a finished or ready-made cigarette, originating in or exported from France.

The President is satisfied that the conditions under which the undertaking was accepted no longer exist. Accordingly, the undertaking has been terminated in accordance with subsection 52(1.2) of SIMA and all proceedings respecting the subject goods have been terminated pursuant to subsection 52(1.3) of SIMA.

Information

The statement of reasons regarding this decision will be issued within 15 days and will also be available on the CBSA's Web site at www.cbsa.gc.ca/sima-lmsi/menu-eng.html or by contacting Antoine Parker at 613-954-7386, or by fax at 613-948-4844.

Ottawa, April 6, 2009

M. R. JORDAN
Director General
Trade Programs Directorate

CANADA REVENUE AGENCY**INCOME TAX ACT***Revocation of registration of a charity*

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

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

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
891540981RR0001	UNIVERSAL AIDE SOCIETY, GABRIOLA, B.C.

TERRY DE MARCH
Director General
Charities Directorate

[17-1-o]

COMMISSIONS**AGENCE DES SERVICES FRONTALIERS DU CANADA****LOI SUR LES MESURES SPÉCIALES D'IMPORTATION***Certains tubes à cigarettes à bout filtre — Décision*

Conformément au paragraphe 53(1) de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation* (LMSI), le président de l'Agence des services frontaliers du Canada (président) a réexaminé l'engagement accepté le 12 avril 1999 de l'exportateur, Alpaci S.a.r.l., et le vendeur, Gizeh Raucherbedart GmbH & Co. KG, concernant des tubes à cigarettes à bout filtre, à l'exclusion de ceux portant une marque déposée ou de commerce de cigarettes prêtes à fumer, originaires ou exportés de la France.

Le président est convaincu que les conditions en vigueur au moment de l'acceptation de l'engagement n'existent plus. Par conséquent, l'engagement prend fin immédiatement conformément au paragraphe 52(1.2) de la LMSI et toutes les procédures concernant les marchandises ont pris fin en vertu du paragraphe 52(1.3) de la LMSI.

Renseignements

L'énoncé des motifs portant sur cette décision sera émis d'ici 15 jours et il sera aussi affiché sur le site Internet de l'ASFC à l'adresse suivante : www.cbsa.gc.ca/sima-lmsi/menu-fra.html. On peut aussi en obtenir une copie en communiquant avec Antoine Parker par téléphone au 613-954-7386 ou par télécopieur au 613-948-4844.

Ottawa, le 6 avril 2009

Le directeur général
Direction des programmes commerciaux
M. R. JORDAN

AGENCE DU REVENU DU CANADA**LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU***Révocation de l'enregistrement d'un organisme de bienfaisance*

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

« Avis est donné par les présentes que, conformément aux alinéas 168(1)(b), 168(1)(c), 168(1)(d) et 168(1)(e) de la *Loi de l'impôt sur le revenu*, j'ai l'intention de révoquer l'enregistrement de l'organisme mentionné ci-dessous en vertu du paragraphe 149.1(2) et de l'alinéa 149.1(2)(b) de cette loi et que la révocation de l'enregistrement entre en vigueur à la publication du présent avis. »

Le directeur général
Direction des organismes de bienfaisance
TERRY DE MARCH

[17-1-o]

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL**APPEAL***Notice No. HA-2009-001*

The Canadian International Trade Tribunal (the Tribunal) will hold a public hearing to consider the appeal referenced hereunder. This hearing will be held beginning at 9:30 a.m., in the Tribunal's Hearing Room No. 2, 18th Floor, Standard Life Centre, 333 Laurier Avenue W, Ottawa, Ontario. Interested persons planning to attend should contact the Tribunal at 613-998-9908 to obtain further information and to confirm that the hearing will be held as scheduled.

Customs Act

P.L. Light Systems Canada Inc. v. President of the Canada Border Services Agency

Date of Hearing: June 16, 2009
Appeal No.: AP-2008-012

Goods in Issue: Aluminum reflectors
Issue: Whether the goods in issue, which are classified under tariff item No. 9405.99.90, are entitled to the benefit of tariff item No. 9903.00.00 as articles and materials for use in, or which enter into the cost of manufacture or repair of, agricultural or horticultural machines of heading No. 84.36.

Tariff Item at Issue: 9903.00.00

April 17, 2009

By order of the Tribunal
HÉLÈNE NADEAU
Secretary

[17-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION**NOTICE TO INTERESTED PARTIES**

The following notices are abridged versions of the Commission's original notices bearing the same number. The original notices contain a more detailed outline of the applications, including additional locations and addresses where the complete files may be examined. The relevant material, including the notices and applications, is available for viewing during normal business hours at the following offices of the Commission:

- Central Building, Les Terrasses de la Chaudière, Room 206, 1 Promenade du Portage, Gatineau, Quebec K1A 0N2, 819-997-2429 (telephone), 994-0423 (TDD), 819-994-0218 (fax);
- Metropolitan Place, Suite 1410, 99 Wyse Road, Dartmouth, Nova Scotia B3A 4S5, 902-426-7997 (telephone), 426-6997 (TDD), 902-426-2721 (fax);
- Kensington Building, Suite 1810, 275 Portage Avenue, Winnipeg, Manitoba R3B 2B3, 204-983-6306 (telephone), 983-8274 (TDD), 204-983-6317 (fax);
- 530-580 Hornby Street, Vancouver, British Columbia V6C 3B6, 604-666-2111 (telephone), 666-0778 (TDD), 604-666-8322 (fax);
- CRTC Documentation Centre, 205 Viger Avenue W, Suite 504, Montréal, Quebec H2Z 1G2, 514-283-6607 (telephone), 283-8316 (TDD), 514-283-3689 (fax);

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR**APPEL***Avis n° HA-2009-001*

Le Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal) tiendra une audience publique afin d'entendre l'appel mentionné ci-dessous. L'audience débutera à 9 h 30 et aura lieu dans la salle d'audience n° 2 du Tribunal, 18^e étage, Standard Life Centre, 333, avenue Laurier Ouest, Ottawa (Ontario). Les personnes intéressées qui ont l'intention d'assister à l'audience doivent s'adresser au Tribunal en composant le 613-998-9908 si elles désirent plus de renseignements ou si elles veulent confirmer la date de l'audience.

Loi sur les douanes

P.L. Light Systems Canada Inc. c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada

Date de l'audience : Le 16 juin 2009
Appel n° : AP-2008-012

Marchandises en cause : Réflecteurs en aluminium
Question en litige : Déterminer si les marchandises en cause, lesquelles sont classées dans le numéro tarifaire 9405.99.90, ont droit aux avantages du numéro tarifaire 9903.00.00 à titre d'articles et de matières devant servir dans les machines et appareils agricoles ou horticoles de la position n° 84.36 ou qui entrent dans le coût de fabrication ou de réparation de tels machines et appareils.

Numéro tarifaire en cause : 9903.00.00

Le 17 avril 2009

Par ordre du Tribunal
Le secrétaire
HÉLÈNE NADEAU

[17-1-o]

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES**AVIS AUX INTÉRESSÉS**

Les avis qui suivent sont des versions abrégées des avis originaux du Conseil portant le même numéro. Les avis originaux contiennent une description plus détaillée de chacune des demandes, y compris les lieux et adresses où l'on peut consulter les dossiers complets. Tous les documents afférents, y compris les avis et les demandes, sont disponibles pour examen durant les heures normales d'ouverture aux bureaux suivants du Conseil :

- Édifice central, Les Terrasses de la Chaudière, Pièce 206, 1, promenade du Portage, Gatineau (Québec) K1A 0N2, 819-997-2429 (téléphone), 994-0423 (ATS), 819-994-0218 (télécopieur);
- Place Metropolitan, Bureau 1410, 99, chemin Wyse, Dartmouth (Nouvelle-Écosse) B3A 4S5, 902-426-7997 (téléphone), 426-6997 (ATS), 902-426-2721 (télécopieur);
- Édifice Kensington, Pièce 1810, 275, avenue Portage, Winnipeg (Manitoba) R3B 2B3, 204-983-6306 (téléphone), 983-8274 (ATS), 204-983-6317 (télécopieur);
- 580, rue Hornby, Bureau 530, Vancouver (Colombie-Britannique) V6C 3B6, 604-666-2111 (téléphone), 666-0778 (ATS), 604-666-8322 (télécopieur);
- Centre de documentation du CRTC, 205, avenue Viger Ouest, Bureau 504, Montréal (Québec) H2Z 1G2, 514-283-6607 (téléphone), 283-8316 (ATS), 514-283-3689 (télécopieur);

- CRTC Documentation Centre, 55 St. Clair Avenue E, Suite 624, Toronto, Ontario M4T 1M2, 416-952-9096 (telephone), 416-954-6343 (fax);
- CRTC Documentation Centre, Cornwall Professional Building, Room 103, 2125 11th Avenue, Regina, Saskatchewan S4P 3X3, 306-780-3422 (telephone), 306-780-3319 (fax);
- CRTC Documentation Centre, 10405 Jasper Avenue, Suite 520, Edmonton, Alberta T5J 3N4, 780-495-3224 (telephone), 780-495-3214 (fax).

Interventions must be filed with the Secretary General, Canadian Radio-television and Telecommunications Commission, Ottawa, Ontario K1A 0N2, together with proof that a true copy of the intervention has been served upon the applicant, on or before the deadline given in the notice.

Secretary General

- Centre de documentation du CRTC, 55, avenue St. Clair Est, Bureau 624, Toronto (Ontario) M4T 1M2, 416-952-9096 (téléphone), 416-954-6343 (télécopieur);
- Centre de documentation du CRTC, Édifice Cornwall Professionnel, Pièce 103, 2125, 11^e Avenue, Regina (Saskatchewan) S4P 3X3, 306-780-3422 (téléphone), 306-780-3319 (télécopieur);
- Centre de documentation du CRTC, 10405, avenue Jasper, Bureau 520, Edmonton (Alberta) T5J 3N4, 780-495-3224 (téléphone), 780-495-3214 (télécopieur).

Les interventions doivent parvenir au Secrétaire général, Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes, Ottawa (Ontario) K1A 0N2, avec preuve qu'une copie conforme a été envoyée à la requérante, avant la date limite d'intervention mentionnée dans l'avis.

Secrétaire général

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

DECISIONS

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

2009-184

April 8, 2009

Dismissed — Complaint regarding an election debate program broadcast by Rogers Cable Communications Inc. during the 2007 Ontario provincial election

The Commission received a complaint from Mr. John Turmel regarding an election debate program broadcast by Rogers Cable Communications Inc. (Rogers) on its community channel, Rogers TV. In his complaint, Mr. Turmel submitted that Rogers breached regulations regarding the equitable allocation of time for programs of a partisan political character by expelling him from the program.

In light of the Commission's determinations in Public Notice 1995-44, the Commission considers that it is within Rogers' editorial discretion to set the rules and format for debates it chooses to air, and to exclude participants where, in its view, those rules are not being complied with. The Commission finds that Rogers Cable Communications Inc. did not breach subsection 27(4) of the *Broadcasting Distribution Regulations*.

2009-185

April 8, 2009

Commission's findings following its call for comments on the capacity of the radio markets of Iroquois Falls and Cochrane, Ontario, to support the licensing of new commercial radio stations

In Broadcasting Public Notice 2008-116, the Commission announced that it had received applications for broadcasting licences to provide commercial radio services to Iroquois Falls and Cochrane, Ontario. The Commission expressed concern that these radio markets may not have the capacity to support the addition of new commercial radio stations at this time and called for comments from all interested parties.

Based on its analysis of the comments received in response to this call as well as its review of the financial performance of incumbent radio stations and the economic situation in light of the recession, the Commission finds that the radio markets of Iroquois Falls and Cochrane do not have the capacity to support new commercial radio stations at this time. Consistent with Broadcasting

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

DÉCISIONS

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

2009-184

Le 8 avril 2009

Rejeté — Plainte relative à un débat électoral télédiffusé par Communications Rogers Câble inc. lors de l'élection provinciale de 2007 en Ontario

Le Conseil a reçu une plainte de M. John Turmel concernant un débat électoral télédiffusé par Communications Rogers Câble inc. (Rogers) sur sa chaîne communautaire, Rogers TV. Dans sa plainte, M. Turmel alléguait qu'en l'expulsant de l'émission, Rogers avait enfreint le règlement sur la répartition équitable du temps dans les émissions à caractère politique et de nature partisane.

Compte tenu des décisions du Conseil dans l'avis public 1995-44, le Conseil estime que Rogers jouit de la prérogative de fixer les règles et la formule des débats qu'elle souhaite diffuser, et d'en exclure les participants qui, à son avis, ne se conforment pas à ces règles. Le Conseil conclut que Communications Rogers Câble inc. n'a pas enfreint le paragraphe 27(4) du *Règlement sur la distribution de radiodiffusion*.

2009-185

Le 8 avril 2009

Conclusions du Conseil à la suite de son appel aux observations concernant la capacité des marchés d'Iroquois Falls et de Cochrane (Ontario) à accueillir de nouvelles stations de radio commerciale

Dans l'avis public de radiodiffusion 2008-116, le Conseil a annoncé la réception de demandes de licences de radiodiffusion en vue de fournir des services de radio commerciale à Iroquois Falls et à Cochrane (Ontario). Dans cet avis, le Conseil a exprimé des doutes quant à la capacité actuelle de ces marchés à accueillir de nouvelles stations de radio commerciale et a sollicité des observations de toutes les parties intéressées.

Compte tenu de l'analyse des commentaires reçus en réponse à cet avis, de l'examen des résultats financiers des stations de radio titulaires et de la situation économique issue de la récession, le Conseil conclut que les marchés radiophoniques d'Iroquois Falls et de Cochrane n'ont pas, en ce moment, la capacité nécessaire pour accueillir de nouvelles stations de radio commerciale.

Public Notice 2006-159, the Commission will not generally be disposed to accept applications for new commercial radio stations to serve the markets in question for a period of two years from the date of the present decision.

2009-188 *April 9, 2009*

Vision TV: Canada's Faith Network/Réseau religieux canadien
Across Canada

Approved — Amendment to the broadcasting licence for the national, multi-faith specialty television programming undertaking known as VisionTV, by deleting its conditions of licence relating to its Board of Directors, and by amending the condition of licence relating to the Mosaic Program Management Group as well as the terms of reference cited in that condition of licence.

2009-145-1 *April 9, 2009*

Various specialty, pay, pay-per-view, video on demand, satellite-to-cable undertakings and community-based television programming undertakings
Across Canada

Administrative renewals — Corrections

2009-191 *April 15, 2009*

Cowichan Valley Community Radio Society
Lake Cowichan, British Columbia

Approved — Broadcasting licence to operate an English-language, low-power developmental community FM radio programming undertaking in Lake Cowichan.

[17-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

INFORMATION BULLETIN 2009-197

Guidelines for all licensees of broadcasting undertakings serving the province of British Columbia

Guidelines for all licensees of broadcasting undertakings serving the province of British Columbia relating to a provincial election that will occur in British Columbia on May 12, 2009.

April 17, 2009

[17-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

NOTICE OF CONSULTATION 2009-157-2

Notice of hearing

May 25, 2009
Québec, Quebec
Revised hearing date

Further to Broadcasting Notice of Consultation 2009-157, the Commission announces the following:

Conformément à l'avis public de radiodiffusion 2006-159, le Conseil ne sera pas, en règle générale, disposé à accepter de nouvelles demandes de licences de radio commerciale pour les marchés en question au cours des deux ans suivant la date de la présente décision.

2009-188 *Le 9 avril 2009*

Vision TV: Canada's Faith Network/Réseau religieux canadien
L'ensemble du Canada

Approuvé — Modification de la licence de radiodiffusion de l'entreprise nationale de programmation de télévision spécialisée multi-confessionnelle appelée VisionTV en supprimant ses conditions de licence relatives à son conseil d'administration et en modifiant sa condition de licence relative au Groupe de gestion des émissions Mosaïque et les pouvoirs énoncés dans cette condition de licence.

2009-145-1 *Le 9 avril 2009*

Diverses entreprises de programmation d'émissions de télévision spécialisée, payante, à la carte, de vidéo sur demande, transmises du satellite au câble et de télévision communautaire
L'ensemble du Canada

Renouvellements administratifs — Corrections

2009-191 *Le 15 avril 2009*

Cowichan Valley Community Radio Society
Lake Cowichan (Colombie-Britannique)

Approuvé — Licence de radiodiffusion afin d'exploiter une entreprise de programmation de radio FM communautaire en développement de faible puissance de langue anglaise à Lake Cowichan.

[17-1-o]

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

BULLETIN D'INFORMATION 2009-197

Directives à l'intention de toutes les titulaires d'entreprises de radiodiffusion desservant la province de la Colombie-Britannique

Directives à l'intention de toutes les titulaires d'entreprises de radiodiffusion desservant la province de la Colombie-Britannique relativement à la tenue d'une élection provinciale en Colombie-Britannique prévue pour le 12 mai 2009.

Le 17 avril 2009

[17-1-o]

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS DE CONSULTATION 2009-157-2

Avis d'audience

Le 25 mai 2009
Québec (Québec)
Nouvelle date d'audience

À la suite de l'avis de consultation de radiodiffusion 2009-157, le Conseil annonce ce qui suit :

The hearing will now commence on Tuesday, May 26, 2009, at 9:30 a.m.

April 17, 2009

[17-1-o]

L'audience débutera maintenant le mardi 26 mai 2009, à 9 h 30.

Le 17 avril 2009

[17-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

NOTICE OF CONSULTATION 2009-158-2

Notice of hearing

May 27, 2009

Halifax, Nova Scotia

Revised hearing date

Further to Broadcasting Notices of Consultation 2009-158 and 2009-158-1, the Commission announces the following:

The hearing will now commence on Thursday, May 28, 2009, at 9:30 a.m.

April 17, 2009

[17-1-o]

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS DE CONSULTATION 2009-158-2

Avis d'audience

Le 27 mai 2009

Halifax (Nouvelle-Écosse)

Nouvelle date d'audience

À la suite des avis de consultation de radiodiffusion 2009-158 et 2009-158-1, le Conseil annonce ce qui suit :

L'audience débutera maintenant le jeudi 28 mai 2009, à 9 h 30.

Le 17 avril 2009

[17-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

NOTICE OF CONSULTATION 2009-173-1

Call for comments on a proposed exemption order for terrestrial broadcasting distribution undertakings serving fewer than 20 000 subscribers — Additional information and correction

Additional information regarding the impact of the proposed exemption order of Part I licence fees.

Correction to the proposed exemption order by increasing certain provisions related to the distribution of a second version of CPAC and the federal parliamentary service in the official language of the minority into the appendix of Broadcasting Notice of Consultation CRTC 2009-173.

April 17, 2009

[17-1-o]

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS DE CONSULTATION 2009-173-1

Appel aux observations sur une proposition d'ordonnance d'exemption visant les entreprises de distribution de radiodiffusion terrestres desservant moins de 20 000 abonnés — Information additionnelle et correction

Information additionnelle concernant l'incidence de l'ordonnance d'exemption proposée pour les droits de licence de la Partie I.

Correction à l'ordonnance d'exemption proposée pour y insérer des dispositions relatives à la distribution d'une seconde version de CPAC et du service parlementaire fédéral dans la langue officielle de la minorité dans l'annexe de l'avis de consultation de radiodiffusion CRTC 2009-173.

Le 17 avril 2009

[17-1-o]

(Erratum)

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

NOTICE OF CONSULTATION 2009-176

Call for comments on proposed amendments to the Broadcasting Distribution Regulations, the Television Broadcasting Regulations, 1987, the Pay Television Regulations, 1990 and the Specialty Services Regulations, 1990

The Commission proposes to amend the above-noted Regulations in order to implement certain elements of the proposed regulatory framework for broadcasting distribution undertakings and discretionary programming services set out in Broadcasting Public Notice 2008-100 and in order to implement changes relating to sections 29 and 44 of the *Broadcasting Distribution Regulations* to require that contributions to Canadian programming be remitted on a monthly basis and reconciled on an annual basis.

(Erratum)

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS DE CONSULTATION 2009-176

Appel aux observations sur des modifications proposées au Règlement sur la distribution de radiodiffusion, au Règlement de 1987 sur la télédiffusion, au Règlement de 1990 sur la télévision payante et au Règlement de 1990 sur les services spécialisés

Le Conseil propose de modifier les règlements notés ci-dessus de façon à ce qu'entrent en vigueur certains éléments du cadre réglementaire proposé des entreprises de distribution de radiodiffusion et des services de programmation facultatifs énoncés dans l'avis public de radiodiffusion 2008-100, et de façon à ce qu'entrent en vigueur des modifications relatives aux articles 29 et 44 du *Règlement sur la distribution de radiodiffusion* afin d'exiger que des contributions à la programmation canadienne

The Commission invites comments on the wording of the proposed amendments set out in the appendices to this notice. The Commission will accept comments that it receives on or before May 3, 2009.

April 3, 2009

Appendix 1 to Broadcasting Notice of Consultation
CRTC 2009-176

**REGULATIONS AMENDING THE BROADCASTING
DISTRIBUTION REGULATIONS**

AMENDMENTS

1. Section 1 of the *Broadcasting Distribution Regulations* is amended by adding the following in alphabetical order:

“Local Programming Improvement Fund” means the Local Programming Improvement Fund — established in Broadcasting Public Notice CRTC 2008-100 entitled, Regulatory frameworks for broadcasting distribution undertakings and discretionary programming services — or its successor. (*Fonds pour l’amélioration de la programmation locale*)

2. Section 7 of the Regulations is amended by striking out “or” at the end of paragraph (e), by adding “or” at the end of paragraph (f) and by adding the following after paragraph (f):

(g) for the purpose of inserting a commercial message, if the insertion is in accordance with an agreement between the licensee and the operator of the service or the network responsible for the service, and that agreement pertains to commercial messages directed at a target market of consumers.

3. Section 9 of the Regulations is renumbered as subsection 9(1) and is amended by adding the following:

(2) In any proceedings before the Commission, the burden of establishing that any preference or disadvantage is not undue is on the licensee that gives the preference or subjects the person to the disadvantage.

4. Subsections 29(3) to (8) of the Regulations are replaced by the following:

(3) Except as otherwise provided by a condition of its licence, if a licensee does not distribute its own community programming on the community channel and if a community programming undertaking is licensed in the licensed area, the licensee shall make, for each broadcast year, a contribution of 3% of its gross revenues derived from broadcasting activities in the broadcast year to Canadian programming and a contribution of 2% of its gross revenues derived from broadcasting activities in the broadcast year to the community programming undertaking.

(4) Except as otherwise provided by a condition of its licence, if a licensee does not distribute its own community programming on the community channel and if no community programming undertaking is licensed in the licensed area, the licensee shall make, for each broadcast year, a contribution of 5% of its gross revenues derived from broadcasting activities in the broadcast year to Canadian programming.

(5) Except as otherwise provided by a condition of its licence, if a licensee distributes its own community programming on the community channel, the licensee shall make, for each broadcast year, a contribution to Canadian programming that is the greater of

soient remises mensuellement et qu’elles concordent avec les obligations annuelles.

Le Conseil sollicite des observations quant à la formulation des modifications proposées énoncées dans les annexes du présent avis. Il tiendra compte des commentaires qu’il recevra avant ou au plus tard le 3 mai 2009.

Le 3 avril 2009

Annexe 1 à l’avis de consultation de radiodiffusion
CRTC 2009-176

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT
SUR LA DISTRIBUTION DE RADIODIFFUSION**

MODIFICATIONS

1. L’article 1 du Règlement sur la distribution de radiodiffusion est modifié par adjonction, selon l’ordre alphabétique, de ce qui suit :

« Fonds pour l’amélioration de la programmation locale » Fonds pour l’amélioration de la programmation locale établi dans l’avis public de radiodiffusion CRTC 2008-100 intitulé Cadres réglementaires des entreprises de distribution de radiodiffusion et des services de programmation facultatifs, ou son successeur. (*Local Programming Improvement Fund*)

2. L’article 7 du même règlement est modifié par adjonction, après l’alinéa f), de ce qui suit :

g) la modification ou le retrait a pour but d’insérer dans un service de programmation un message publicitaire, pourvu que l’insertion soit faite conformément à une entente conclue entre le titulaire et l’exploitant de ce service ou le réseau ayant la responsabilité de ce service et que l’entente porte sur des messages publicitaires orientés vers un marché ciblé de consommateurs.

3. L’article 9 du même règlement devient le paragraphe 9(1) et est modifié par adjonction de ce qui suit :

(2) Lors d’une instance devant le Conseil, il incombe au titulaire qui a accordé une préférence ou fait subir un désavantage d’établir que la préférence ou le désavantage n’est pas indu.

4. Les paragraphes 29(3) à (8) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(3) Sauf condition contraire de sa licence, si une entreprise de programmation communautaire est autorisée dans la zone de desserte autorisée, le titulaire qui ne distribue pas sa propre programmation communautaire sur le canal communautaire verse, pour chaque année de radiodiffusion, à la programmation canadienne, une contribution égale à 3 % des recettes brutes provenant de ses activités de radiodiffusion au cours de l’année de radiodiffusion et, à l’entreprise de programmation communautaire, une contribution égale à 2 % de ces recettes brutes.

(4) Sauf condition contraire de sa licence, si aucune entreprise de programmation communautaire n’est autorisée dans la zone de desserte autorisée, le titulaire qui ne distribue pas sa propre programmation communautaire sur le canal communautaire verse, pour chaque année de radiodiffusion, à la programmation canadienne, une contribution égale à 5 % des recettes brutes provenant de ses activités de radiodiffusion au cours de l’année de radiodiffusion.

(5) Sauf condition contraire de sa licence, le titulaire qui distribue sa propre programmation communautaire sur le canal communautaire verse, pour chaque année de radiodiffusion, à la programmation canadienne, une somme égale au plus élevé des montants suivants :

- (a) 5% of its gross revenues derived from broadcasting activities in the broadcast year, less any contribution to local expression made by the licensee in that broadcast year, and
- (b) 3% of its gross revenues derived from broadcasting activities in that broadcast year.

5. The Regulations are amended by adding the following after section 29:

29.1 Except as otherwise provided by a condition of its licence, a licensee shall make, for each broadcast year, a contribution of one per cent of its gross revenues derived from broadcasting activities in the broadcast year to Canadian programming. The contribution shall be made to the Local Programming Improvement Fund.

29.2 (1) The licensee shall separately calculate each contribution required under sections 29 and 29.1 on the basis of its gross revenues derived from broadcasting activities in the previous broadcast year.

(2) Each contribution shall be made separately by the licensee in 12 monthly instalments during the broadcast year, with an instalment being made on or before the last day of each month and equal to an amount that is 1/12 of the contribution to be made.

(3) However, if the licensee's gross revenues derived from broadcasting activities in the previous broadcast year are not known when the instalment is made, the instalment shall be equal to an amount that is 1/12 of the contribution to be made, calculated on the basis of an estimate of those gross revenues.

29.3 (1) If, as a result of the calculations performed under subsection 29.2(1), the contribution made by a licensee for a broadcast year is greater than the amount of that contribution required under section 29 or 29.1, the licensee may deduct the excess from the amount of that contribution that is required for the subsequent broadcast year.

(2) If, as a result of the calculations performed under subsection 29.2(1), the contribution made by a licensee for a broadcast year is less than the amount of that contribution required under section 29 or 29.1, the licensee shall make the balance of the contribution by December 31 of the subsequent broadcast year.

6. Section 44 of the Regulations is replaced by the following:

44. A licensee shall make, for each broadcast year, the following contributions to Canadian programming based on its gross revenues derived from broadcasting activities in that year:

- (a) to the Canadian production fund, a contribution of 4% of those revenues;
- (b) to one or more independent production funds, a contribution of one per cent of those revenues; and
- (c) to the Local Programming Improvement Fund, a contribution of one per cent of those revenues.

44.1 (1) The licensee shall separately calculate each contribution required under section 44 on the basis of its gross revenues derived from broadcasting activities in the previous broadcast year.

(2) Each contribution shall be made separately by the licensee in 12 monthly instalments during the broadcast year, with an instalment being made on or before the last day of each month and equal to an amount that is 1/12 of the contribution to be made.

(3) However, if the licensee's gross revenues derived from broadcasting activities in the previous broadcast year are not

a) 5 % des recettes brutes provenant de ses activités de radiodiffusion au cours de l'année de radiodiffusion, moins le montant de la contribution qu'il a faite à l'expression locale au cours de l'année de radiodiffusion;

b) 3 % des recettes brutes provenant de ses activités de radiodiffusion au cours de l'année de radiodiffusion.

5. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 29, de ce qui suit :

29.1 Sauf condition contraire de sa licence, un titulaire verse, pour chaque année de radiodiffusion, à la programmation canadienne, une contribution égale à 1% des recettes brutes provenant de ses activités de radiodiffusion au cours de l'année de radiodiffusion. La contribution est versée au Fonds pour l'amélioration de la programmation locale.

29.2 (1) Le titulaire calcule séparément les contributions exigées en vertu des articles 29 et 29.1 en se fondant sur les recettes brutes provenant de ses activités de radiodiffusion au cours de l'année de radiodiffusion précédente.

(2) Chacune de ces contributions est versée séparément par le titulaire au cours de l'année de radiodiffusion en 12 versements mensuels payables au plus tard le dernier jour de chaque mois, chaque versement étant égal à un douzième de la contribution à verser.

(3) Toutefois, si les recettes brutes du titulaire provenant de ses activités de radiodiffusion au cours de l'année de radiodiffusion précédente ne sont pas connues au moment du versement, celui-ci est égal à un douzième de la contribution à verser, fondée sur une estimation de ces recettes.

29.3 (1) Si la contribution versée pour l'année de radiodiffusion, calculée en conformité avec le paragraphe 29.2(1), est supérieure à la contribution exigée en vertu des articles 29 ou 29.1, le titulaire peut déduire le montant excédentaire du montant de la contribution exigée pour l'année de radiodiffusion suivante.

(2) Si la contribution versée pour l'année de radiodiffusion, calculée en conformité avec le paragraphe 29.2(1), est inférieure à la contribution exigée en vertu des articles 29 ou 29.1, le titulaire doit remettre le solde de la contribution exigée au plus tard le 31 décembre de l'année de radiodiffusion suivante.

6. L'article 44 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

44. Le titulaire verse, pour chaque année de radiodiffusion, les contributions ci-après fondées sur les recettes brutes provenant de ses activités de radiodiffusion au cours de l'année :

- a) 4 % des recettes au fonds de production canadien;
- b) 1 % des recettes à un ou plusieurs fonds de production indépendants;
- c) 1 % des recettes au Fonds pour l'amélioration de la programmation locale.

44.1 (1) Le titulaire calcule séparément les contributions exigées en vertu de l'article 44 en se fondant sur les recettes brutes provenant de ses activités de radiodiffusion au cours de l'année de radiodiffusion précédente.

(2) Chacune de ces contributions est versée séparément par le titulaire au cours de l'année de radiodiffusion en 12 versements mensuels payables au plus tard le dernier jour de chaque mois, chaque versement étant égal à un douzième de la contribution à verser.

(3) Toutefois, si les recettes brutes du titulaire provenant de ses activités de radiodiffusion au cours de l'année de radiodiffusion

known when the instalment is made, the instalment shall be equal to an amount that is 1/12 of the contribution to be made, calculated on the basis of an estimate of those gross revenues.

44.2 (1) If, as a result of the calculations performed under subsection 44.1(1), the contribution made by a licensee for a broadcast year is greater than the amount of that contribution required under section 44, the licensee may deduct the excess from the amount of that contribution that is required for the subsequent broadcast year.

(2) If, as a result of the calculations performed under subsection 44.1(1), the contribution made by a licensee for a broadcast year is less than the amount of that contribution required under section 44, the licensee shall make the balance of the contribution by December 31 of the subsequent broadcast year.

COMING INTO FORCE

7. These Regulations come into force on September 1, 2009.

Appendix 2 to Broadcasting Notice of Consultation
CRTC 2009-176

REGULATIONS AMENDING CERTAIN REGULATIONS MADE UNDER THE BROADCASTING ACT

AMENDMENTS

TELEVISION BROADCASTING REGULATIONS, 1987

1. The *Television Broadcasting Regulations, 1987* are amended by adding the following after section 14:

UNDUE PREFERENCE OR DISADVANTAGE

15. No licensee shall give an undue preference to any person, including itself, or subject any person to an undue disadvantage.

PAY TELEVISION REGULATIONS, 1990

2. Subsection 2(1) of the *Pay Television Regulations, 1990* is amended by adding the following in alphabetical order:

“exempt distribution undertaking” means a distribution undertaking whose operator is, by order of the Commission made under subsection 9(4) of the Act, exempt from any or all of the requirements of Part II of the Act; (*entreprise de distribution exemptée*)

3. Section 7 of the Regulations and the heading before it are replaced by the following:

OBLIGATION DURING DISPUTE

7. During any dispute between a licensee and the licensee of a distribution undertaking or the operator of an exempt distribution undertaking concerning the carriage or terms of carriage of programming originated by the licensee or concerning any right or obligation under the Act, the licensee shall continue to provide the distributor or operator with its programming services on the same terms and conditions as it did before the dispute.

précédente ne sont pas connues au moment du versement, celui-ci est égal à un douzième de la contribution à verser, fondée sur une estimation de ces recettes.

44.2 (1) Si la contribution versée pour l'année de radiodiffusion, calculée en conformité avec le paragraphe 44.1(1), est supérieure à la contribution exigée en vertu de l'article 44, le titulaire peut déduire le montant excédentaire du montant de la contribution exigée pour l'année de radiodiffusion suivante.

(2) Si la contribution versée pour l'année de radiodiffusion, calculée en conformité avec le paragraphe 44.1(1), est inférieure à la contribution exigée en vertu de l'article 44, le titulaire doit remettre le solde de la contribution exigée au plus tard le 31 décembre de l'année de radiodiffusion suivante.

ENTRÉE EN VIGUEUR

7. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} septembre 2009.

Annexe 2 à l'avis de consultation de radiodiffusion
CRTC 2009-176

RÈGLEMENT MODIFIANT CERTAINS RÈGLEMENTS PRIS EN VERTU DE LA LOI SUR LA RADIODIFFUSION

MODIFICATIONS

RÈGLEMENT DE 1987 SUR LA TÉLÉDIFFUSION

1. Le *Règlement de 1987 sur la télédiffusion* est modifié par adjonction, après l'article 14, de ce qui suit :

PRÉFÉRENCE OU DÉSAVANTAGE INDUS

15. Il est interdit au titulaire d'accorder à quiconque, y compris lui-même, une préférence indue ou d'assujettir quiconque à un désavantage indu.

RÈGLEMENT DE 1990 SUR LA TÉLÉVISION PAYANTE

2. Le paragraphe 2(1) du *Règlement de 1990 sur la télévision payante* est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

« entreprise de distribution exemptée » Entreprise de distribution dont l'exploitant est exempté, en tout ou en partie, des obligations de la partie II de la Loi par ordonnance du Conseil prise en vertu du paragraphe 9(4) de la Loi. (*exempt distribution undertaking*)

3. L'article 7 du même règlement et l'intertitre le précédant sont remplacés par ce qui suit :

OBLIGATIONS LORS D'UN DIFFÉREND

7. Lors d'un différend entre le titulaire et le titulaire d'une entreprise de distribution ou l'exploitant d'une entreprise de distribution exemptée au sujet de la fourniture ou des modalités de fourniture de la programmation transmise par le titulaire ou au sujet de tous droits ou obligations prévus par la Loi, le titulaire doit continuer de fournir son service de programmation selon les modalités qui prévalaient entre les parties avant le différend.

TRANSMISSION OF PROGRAMMING SERVICE

8. Except as otherwise provided under a condition of its licence, a licensee whose programming service is required to be distributed under section 18 of the *Broadcasting Distribution Regulations* or under an order of the Commission made under subsection 9(4) of the Act shall

- (a) ensure that the programming service is transmitted from its production facilities to each broadcasting distribution undertaking's head end or satellite uplink centre that is within the area for which the licensee is licensed; and
- (b) bear the costs of the transmission.

SPECIALTY SERVICES REGULATIONS, 1990

4. Section 2 of the *Specialty Services Regulations, 1990* is amended by adding the following in alphabetical order:

“exempt distribution undertaking” means a distribution undertaking whose operator is, by order of the Commission made under subsection 9(4) of the Act, exempt from any or all of the requirements of Part II of the Act; (*entreprise de distribution exemptée*)

5. Section 5 of the Regulations is repealed.

6. Section 9 of the Regulations is replaced by the following:

9. A licensee shall not enter into a program delivery agreement with a person who is a non-Canadian as defined in section 1 of the Direction to the CRTC (Ineligibility of Non-Canadians).

7. Section 11 of the Regulations and the heading before it are replaced by the following:

OBLIGATION DURING DISPUTE

11. During any dispute between a licensee and the licensee of a distribution undertaking or the operator of an exempt distribution undertaking concerning the carriage or terms of carriage of programming originated by the licensee or concerning any right or obligation under the Act, the licensee shall continue to provide the distributor or operator with its programming services on the same terms and conditions as it did before the dispute.

TRANSMISSION OF PROGRAMMING SERVICE

12. Except as otherwise provided under a condition of its licence, a licensee whose programming service is required to be distributed under section 18 of the *Broadcasting Distribution Regulations* or under an order of the Commission made under subsection 9(4) of the Act shall

- (a) ensure that the programming service is transmitted from its production facilities to each broadcasting distribution undertaking's head end or satellite uplink centre that is within the area for which the licensee is licensed; and
- (b) bear the costs of the transmission.

COMING INTO FORCE

8. These Regulations come into force on September 1, 2009.

TRANSMISSION DU SERVICE DE PROGRAMMATION

8. Sauf condition contraire de sa licence, le titulaire dont le service de programmation doit être distribué en application de l'article 18 du *Règlement sur la distribution de radiodiffusion* ou d'une ordonnance du Conseil prise en vertu du paragraphe 9(4) de la Loi, est tenu :

- a) de veiller à ce que son service de programmation soit transmis de son installation de production d'émissions à chacune des têtes de ligne ou chacun des centres de liaison ascendante des entreprises de distribution de radiodiffusion situées dans le territoire dans lequel le titulaire est autorisé à opérer;
- b) de supporter les frais de la transmission.

RÈGLEMENT DE 1990 SUR LES SERVICES SPÉCIALISÉS

4. L'article 2 du *Règlement de 1990 sur les services spécialisés* est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

« entreprise de distribution exemptée » Entreprise de distribution dont l'exploitant est exempté, en tout ou en partie, des obligations de la partie II de la Loi par ordonnance du Conseil prise en vertu du paragraphe 9(4) de la Loi. (*exempt distribution undertaking*)

5. L'article 5 du même règlement est abrogé.

6. L'article 9 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

9. Il est interdit au titulaire de conclure un accord de distribution d'émissions avec une personne qui est un non-Canadien au sens de l'article 1 des Instructions au CRTC (inadmissibilité de non-Canadiens).

7. L'article 11 du même règlement et l'intertitre le précédant sont remplacés par ce qui suit :

OBLIGATIONS LORS D'UN DIFFÉREND

11. Lors d'un différend entre le titulaire et le titulaire d'une entreprise de distribution ou l'exploitant d'une entreprise de distribution exemptée au sujet de la fourniture ou des modalités de fourniture de la programmation transmise par le titulaire ou au sujet de tous droits ou obligations prévus par la Loi, le titulaire doit continuer à fournir son service de programmation selon les modalités qui prévalaient entre les parties avant le différend.

TRANSMISSION DU SERVICE DE PROGRAMMATION

12. Sauf condition contraire de sa licence, le titulaire dont le service de programmation doit être distribué en application de l'article 18 du *Règlement sur la distribution de radiodiffusion* ou d'une ordonnance du Conseil prise en vertu du paragraphe 9(4) de la Loi, est tenu :

- a) de veiller à ce que son service de programmation soit transmis de son installation de production d'émissions à chacune des têtes de ligne ou chacun des centres de liaison ascendante des entreprises de distribution de radiodiffusion situées dans le territoire dans lequel le titulaire est autorisé à opérer;
- b) de supporter les frais de la transmission.

ENTRÉE EN VIGUEUR

8. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} septembre 2009.

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

NOTICE OF CONSULTATION 2009-195

Notice of application received

Drayton Valley, Alberta

Deadline for submission of interventions and/or comments:
May 21, 2009

The Commission has received the following application:

1. Jim Pattison Broadcast Group Ltd. (the general partner) and Jim Pattison Industries Ltd. (the limited partner), carrying on business as Jim Pattison Broadcast Group Limited Partnership Drayton Valley, Alberta

To amend the broadcasting licence of the English-language FM commercial radio programming undertaking CIBW-FM Drayton Valley.

April 16, 2009

[17-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

NOTICE OF CONSULTATION 2009-196

Notice of applications received

Montréal, Quebec

Deadline for submission of interventions and/or comments:
May 21, 2009

The Commission has received the following applications:

1. Société de télédiffusion du Québec
Montréal, Quebec

To renew, for a seven-year period, the broadcasting licence of the television programming undertaking CIVM-TV Montréal and its transmitters CIVM-DT Montréal, CIVO-TV Gatineau, CIVE-TV Chapeau, CIVS-TV Sherbrooke, CIVC-TV Trois-Rivières, CIVQ-TV Québec, CIVV-TV Saguenay, CIVA-TV Val-d'Or, CIVA-TV-1 Rouyn, CIVG-TV Sept-Îles, CIVB-TV Rimouski, CIVK-TV Carleton, CIVK-TV-1 Anse-aux-Gascons, CIVK-TV-2 Percé, CIVK-TV-3 Gaspé, CIVB-TV-1 Grand-Fonds, CIVF-TV Baie-Trinité, expiring August 31, 2009.

2. Canal Savoir
Montréal, Quebec

To renew, for a seven-year period, the broadcasting licence of the television programming undertaking CFTU-TV Montréal, expiring August 31, 2009.

April 16, 2009

[17-1-o]

NATIONAL ENERGY BOARD

APPLICATION TO EXPORT ELECTRICITY TO THE UNITED STATES

Integrus Energy Services, Inc.

By an application dated April 23, 2009, Integrus Energy Services, Inc. (the "Applicant") has applied to the National Energy

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS DE CONSULTATION 2009-195

Avis de demande reçue

Drayton Valley (Alberta)

Date limite pour le dépôt des interventions ou des observations :
le 21 mai 2009

Le Conseil a été saisi de la demande suivante :

1. Jim Pattison Broadcast Group Ltd. (l'associé commandité) et Jim Pattison Industries Ltd. (l'associé commanditaire), faisant affaires sous le nom de Jim Pattison Broadcast Group Limited Partnership Drayton Valley (Alberta)

En vue de modifier la licence de radiodiffusion de l'entreprise de programmation de radio FM commerciale de langue anglaise CIBW-FM Drayton Valley.

Le 16 avril 2009

[17-1-o]

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS DE CONSULTATION 2009-196

Avis de demandes reçues

Montréal (Québec)

Date limite pour le dépôt des interventions ou des observations :
le 21 mai 2009

Le Conseil a été saisi des demandes suivantes :

1. Société de télédiffusion du Québec
Montréal (Québec)

En vue de renouveler, pour une période de sept ans, la licence de l'entreprise de programmation de télévision CIVM-TV Montréal et ses émetteurs CIVM-DT Montréal, CIVO-TV Gatineau, CIVE-TV Chapeau, CIVS-TV Sherbrooke, CIVC-TV Trois-Rivières, CIVQ-TV Québec, CIVV-TV Saguenay, CIVA-TV Val-d'Or, CIVA-TV-1 Rouyn, CIVG-TV Sept-Îles, CIVB-TV Rimouski, CIVK-TV Carleton, CIVK-TV-1 Anse-aux-Gascons, CIVK-TV-2 Percé, CIVK-TV-3 Gaspé, CIVB-TV-1 Grand-Fonds, CIVF-TV Baie-Trinité, qui expire le 31 août 2009.

2. Canal Savoir
Montréal (Québec)

En vue de renouveler, pour une période de sept ans, la licence de radiodiffusion de l'entreprise de programmation de télévision CFTU-TV Montréal, qui expire le 31 août 2009.

Le 16 avril 2009

[17-1-o]

OFFICE NATIONAL DE L'ÉNERGIE

DEMANDE VISANT L'EXPORTATION D'ÉLECTRICITÉ AUX ÉTATS-UNIS

Integrus Energy Services, Inc.

Integrus Energy Services, Inc. (le « demandeur ») a déposé auprès de l'Office national de l'énergie (l'« Office »), aux termes de

Board (the "Board"), under Division II of Part VI of the *National Energy Board Act* (the "Act"), for authorization to export up to 200 MW/1 752 000 MWh of interruptible energy for a period of 10 years. The Applicant does not hold a direct interest in any generation or transmission facilities in Canada; however, an affiliate of the Applicant, WPS Canada Generation, Inc., owns a 1 MW diesel generation facility and a 33.5 MW hydro generation facility at or near Andover in the province of New Brunswick.

The Board wishes to obtain the views of interested parties on this application before issuing a permit or recommending to the Governor in Council that a public hearing be held. The directions on procedure that follow explain in detail the procedure that will be used.

1. The Applicant shall deposit and keep on file, for public inspection during normal business hours, copies of the application at its offices located at Integrys Energy Services, Inc., 639 5th Avenue SW, Suite 850, Calgary, Alberta T2P 0M9, and provide a copy of the application to any person who requests one. A copy of the application is also available for viewing during normal business hours in the Board's library, at 444 Seventh Avenue SW, Room 1002, Calgary, Alberta T2P 0X8.

2. Submissions that any party wishes to present shall be filed with the Secretary, National Energy Board, 444 Seventh Avenue SW, Calgary, Alberta T2P 0X8, 403-292-5503 (fax), and served on the Applicant by May 25, 2009.

3. Pursuant to subsection 119.06(2) of the Act, the Board shall have regard to all considerations that appear to it to be relevant. In particular, the Board is interested in the views of submitters with respect to

- (a) the effect of the exportation of the electricity on provinces other than that from which the electricity is to be exported;
- (b) the impact of the exportation on the environment; and
- (c) whether the Applicant has
 - (i) informed those who have declared an interest in buying electricity for consumption in Canada of the quantities and classes of service available for sale, and
 - (ii) given an opportunity to purchase electricity on terms and conditions as favourable as the terms and conditions specified in the application to those who, within a reasonable time of being so informed, demonstrate an intention to buy electricity for consumption in Canada.

4. Any answer to submissions that the Applicant wishes to present in response to items 2 and 3 of this notice of application and directions on procedure shall be filed with the Secretary of the Board and served on the party that filed the submission by June 9, 2009.

5. For further information on the procedures governing the Board's examination, contact the Secretary of the Board, Claudine Dutil-Berry, at 403-299-2714 (telephone) or 403-292-5503 (fax).

CLAUDINE DUTIL-BERRY
Secretary

[17-1-o]

la section II de la partie VI de la *Loi sur l'Office national de l'énergie* (la « Loi »), une demande datée du 23 avril 2009 en vue d'obtenir l'autorisation d'exporter jusqu'à 200 MW/1 752 000 MWh d'énergie interruptible pendant une période de 10 ans. Le demandeur ne détient aucun intérêt direct dans des installations destinées au transport et à la production d'énergie qui sont localisées au Canada; cependant, un affilié du demandeur, WPS Canada Generation, Inc., est propriétaire d'une installation de production de diesel de 1 MW et d'une installation de production hydroélectrique de 33,5 MW situées à Andover, dans la province du Nouveau-Brunswick.

L'Office souhaite obtenir les commentaires des parties intéressées sur cette demande avant de délivrer un permis ou de recommander au gouverneur en conseil la tenue d'une audience publique. Les instructions relatives à la procédure énoncées ci-après exposent en détail la démarche qui sera suivie.

1. Le demandeur doit déposer et conserver en dossier des copies de la demande, aux fins d'examen public pendant les heures normales d'ouverture, à ses bureaux situés à l'adresse suivante : Integrys Energy Services, Inc., 639 5th Avenue SW, Bureau 850, Calgary (Alberta) T2P 0M9, et en fournir une copie à quiconque en fait la demande. Il est également possible de consulter une copie de la demande, pendant les heures normales d'ouverture, à la bibliothèque de l'Office, située au 444 Seventh Avenue SW, Pièce 1002, Calgary (Alberta) T2P 0X8.

2. Les parties qui désirent déposer un mémoire doivent le faire auprès de la Secrétaire, Office national de l'énergie, 444 Seventh Avenue SW, Calgary (Alberta) T2P 0X8, 403-292-5503 (télécopieur), et le signifier au demandeur, au plus tard le 25 mai 2009.

3. Conformément au paragraphe 119.06(2) de la Loi, l'Office tiendra compte de tous les facteurs qu'il estime pertinents. En particulier, il s'intéresse aux points de vue des déposants sur les questions suivantes :

- a) les conséquences de l'exportation sur les provinces autres que la province exportatrice;
- b) les conséquences de l'exportation sur l'environnement;
- c) si le demandeur :
 - (i) a informé quiconque s'est montré intéressé par l'achat d'électricité pour consommation au Canada des quantités et des catégories de services offerts,
 - (ii) a donné la possibilité d'acheter de l'électricité à des conditions aussi favorables que celles indiquées dans la demande à ceux qui ont, dans un délai raisonnable suivant la communication de ce fait, manifesté l'intention d'acheter de l'électricité pour consommation au Canada.

4. Si le demandeur souhaite répondre aux mémoires visés aux points 2 et 3 du présent avis de la demande et des présentes instructions relatives à la procédure, il doit déposer sa réponse auprès de la secrétaire de l'Office et en signifier une copie à la partie qui a déposé le mémoire, au plus tard le 9 juin 2009.

5. Pour obtenir de plus amples renseignements sur les méthodes régissant l'examen mené par l'Office, veuillez communiquer avec la secrétaire de l'Office, Claudine Dutil-Berry, par téléphone au 403-299-2714 ou par télécopieur au 403-292-5503.

La secrétaire
CLAUDINE DUTIL-BERRY

[17-1-o]

MISCELLANEOUS NOTICES**THE CLARE AND HAROLD CLARK INSTITUTE FOR
THE STUDY OF CHARITABLE ACTIVITIES IN CANADA****RELOCATION OF HEAD OFFICE**

Notice is hereby given that The Clare and Harold Clark Institute for the Study of Charitable Activities in Canada has changed the location of its head office to the city of Harrowsmith, province of Ontario.

April 7, 2009

MARGARET H. MASON
Solicitor

[17-1-o]

CLUB DE CANOË-KAYAK DE SHERBROOKE INC.**PLANS DEPOSITED**

The Club de Canoë-Kayak de Sherbrooke inc. hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, the Club de Canoë-Kayak de Sherbrooke inc. has deposited with the Minister of Transport, Infrastructure and Communities and in the Sherbrooke Registry Office, at Services Québec, 200 Belvédère Street N, Sherbrooke, Quebec, under deposit No. 16080161, a description of the site and plans of the flatwater canoë-kayak sprint course on Lac des Nations, in the city of Sherbrooke, Quebec, on a territory without cadastral survey.

Comments regarding the effect of this work on marine navigation may be directed to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, 901 Du Cap-Diamant Street, Suite 310, Québec, Quebec G1K 4K1. However, comments will be considered only if they are in writing and are received not later than 30 days after the date of publication of this notice. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

Sherbrooke, April 16, 2009

CLUB DE CANOË-KAYAK DE SHERBROOKE INC.

[17-1-o]

**THE LAKE ERIE AND DETROIT RIVER RAILWAY
COMPANY****ANNUAL GENERAL MEETING**

Notice is hereby given that the annual general meeting of shareholders of The Lake Erie and Detroit River Railway Company for the election of directors and other general purposes, will be held on Tuesday, May 5, 2009, at 11 a.m., Eastern Daylight Time, at the head office of the Company, in the city of Windsor, province of Ontario.

Windsor, March 31, 2009

MARK D. AUSTIN
Secretary

[16-4-o]

AVIS DIVERS**THE CLARE AND HAROLD CLARK INSTITUTE FOR
THE STUDY OF CHARITABLE ACTIVITIES IN CANADA****CHANGEMENT DE LIEU DU SIÈGE SOCIAL**

Avis est par les présentes donné que The Clare and Harold Clark Institute for the Study of Charitable Activities in Canada a changé le lieu de son siège social qui est maintenant situé à Harrowsmith, province d'Ontario.

Le 7 avril 2009

L'avocat-conseil
MARGARET H. MASON

[17-1-o]

CLUB DE CANOË-KAYAK DE SHERBROOKE INC.**DÉPÔT DE PLANS**

Le Club de Canoë-Kayak de Sherbrooke inc. donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. Le Club de Canoë-Kayak de Sherbrooke inc. a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et au Bureau de la publicité des droits de Sherbrooke — Services Québec, situé au 200, rue Belvédère Nord, Sherbrooke (Québec), sous le numéro de dépôt 16080161, une description de l'emplacement et les plans d'un parcours de canoë-kayak de vitesse au lac des Nations, à Sherbrooke (Québec), sur un territoire non cadastré.

Les commentaires relatifs à l'effet de l'ouvrage sur la navigation maritime peuvent être adressés au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, 901, rue du Cap-Diamant, Bureau 310, Québec (Québec) G1K 4K1. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit et reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication de cet avis seront considérés. Même si tous les commentaires répondant à ces exigences seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera envoyée.

Sherbrooke, le 16 avril 2009

CLUB DE CANOË-KAYAK DE SHERBROOKE INC.

[17-1-o]

**THE LAKE ERIE AND DETROIT RIVER RAILWAY
COMPANY****ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE**

Avis est par les présentes donné que l'assemblée générale annuelle des actionnaires de The Lake Erie and Detroit River Railway Company pour l'élection des directeurs et l'examen de questions générales se tiendra le mardi 5 mai 2009, à 11 h (heure avancée de l'Est), au siège social de la société, dans la ville de Windsor, en Ontario.

Windsor, le 31 mars 2009

Le secrétaire
MARK D. AUSTIN

[16-4-o]

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC**PLANS DEPOSITED**

The Ministère des Transports du Québec (the department of transportation of Quebec) hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, the Ministère des Transports du Québec has deposited with the Minister of Transport, Infrastructure and Communities and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Gaspé, at Percé, Quebec, under the following deposit numbers, a description of the site and plans of the following works:

- Deposit No. 15 819 980: registration of the bridge with two river-based piers over the Rivière au Renard, located on Du Banc Street on Lots 2 937 524, 3 811 151, 2 734 174, 3 619 046, and 3 619 110, all contained in the Quebec cadastre, Registration Division of Gaspé. The approximate geographical coordinates (NAD83) are as follows: Longitude 64°23'34.8742" and Latitude 48°59'52.1552"; and
- Deposit No. 16 030 161: a new bridge without piers over the Rivière au Renard, located on Du Banc Street on Lots 3 619 110, 3 619 046, 2 734 167, and 2 734 175, all contained in the Quebec cadastre, Registration Division of Gaspé. The approximate geographical coordinates (NAD83) are as follows: Longitude 64°23'33" and Latitude 48°59'53".

Comments regarding the effect of this work on marine navigation may be directed to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, 901 Du Cap-Diamant Street, Suite 310, Québec, Quebec G1K 4K1. However, comments will be considered only if they are in writing and are received not later than 30 days after the date of publication of this notice. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

Québec, April 25, 2009

DENYS JEAN
Deputy Minister

[17-1-o]

NEWFOUNDLAND MARINE FARMS LTD.**PLANS DEPOSITED**

Newfoundland Marine Farms Ltd. hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, Newfoundland Marine Farms Ltd. has deposited with the Minister of Transport, Infrastructure and Communities and in the town office and post office of the federal electoral district of Random—Burin—St. George's, at St. Alban's and McCallum, Newfoundland and Labrador, under deposit No. 8200-07-1380, a description of the site and plans of the proposed aquaculture site in Bay d'Espoir, northwest of Saddle Island.

Comments regarding the effect of this work on marine navigation may be directed to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, P.O. Box 1300, St. John's, Newfoundland and Labrador A1C 6H8. However,

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC**DÉPÔT DE PLANS**

Le ministère des Transports du Québec donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. Le ministère des Transports du Québec a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement de Gaspé, à Percé (Québec), sous les numéros de dépôts suivants, une description de l'emplacement et les plans des travaux ci-après :

- Numéro de dépôt 15 819 980 : enregistrement du pont avec deux piles en rivière enjambant la rivière au Renard située sur la rue du Banc, sur les lots 2 937 524, 3 811 151, 2 734 174, 3 619 046 et 3 619 110, du cadastre du Québec de la circonscription foncière de Gaspé. Les coordonnées géographiques approximatives (NAD83) sont les suivantes : longitude 64°23'34,8742" et latitude 48°59'52,1552";
- Numéro de dépôt 16 030 161 : nouveau pont sans pile enjambant la rivière au Renard situé sur la rue du Banc, sur les lots 3 619 110, 3 619 046, 2 734 167 et 2 734 175, du cadastre du Québec de la circonscription foncière de Gaspé. Les coordonnées géographiques approximatives (NAD83) sont les suivantes : longitude 64°23'33" et latitude 48°59'53".

Les commentaires relatifs à l'effet de l'ouvrage sur la navigation maritime peuvent être adressés au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, 901, rue du Cap-Diamant, Bureau 310, Québec (Québec) G1K 4K1. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit et reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication de cet avis seront considérés. Même si tous les commentaires répondant à ces exigences seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera envoyée.

Québec, le 25 avril 2009

Le sous-ministre
DENYS JEAN

[17-1-o]

NEWFOUNDLAND MARINE FARMS LTD.**DÉPÔT DE PLANS**

La société Newfoundland Marine Farms Ltd. donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. La Newfoundland Marine Farms Ltd. a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et au bureau d'administration municipale ainsi qu'au bureau de poste de la circonscription électorale fédérale de Random—Burin—St. George's, à St. Alban's et McCallum (Terre-Neuve-et-Labrador), sous le numéro de dépôt 8200-07-1380, une description de l'emplacement et les plans du site aquacole que l'on propose de construire dans la baie d'Espoir, au nord-ouest de l'île Saddle.

Les commentaires relatifs à l'effet de l'ouvrage sur la navigation maritime peuvent être adressés au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, Case postale 1300, St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador) A1C 6H8.

comments will be considered only if they are in writing and are received not later than 30 days after the date of publication of this notice. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

St. Alban's, April 8, 2009

VERNON WATKINS

[17-1-o]

PALESTINIAN CANADIAN CONGRESS

RELOCATION OF HEAD OFFICE

Notice is hereby given that Palestinian Canadian Congress has changed the location of its head office to the city of Ottawa, province of Ontario.

April 8, 2009

AIMAN ABOU-SHAKRA
President

[17-1-o]

ROD ANDREWS AND CLAIRE ARCHAMBAULT

PLANS DEPOSITED

Rod Andrews and Claire Archambault hereby give notice that an application has been made to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, Rod Andrews and Claire Archambault have deposited with the Minister of Transport, Infrastructure and Communities and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Peterborough, County of Peterborough, at 300 Water Street, Peterborough, Ontario, under deposit No. R738454, a description of the site and plans of the pedestrian bridge and dock on Pigeon Lake, at 868 Bear Creek Road, Rural Route 1, Peterborough, Ontario K9J 6X2, in front of Lot 45R-13984, township of Galway-Cavendish-Harvey, Part 3 to Part 8.

Comments may be directed to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, 100 Front Street S, Sarnia, Ontario N7T 2M4. However, comments will be considered only if they are in writing, are received not later than 30 days after the date of publication of this notice and are related to the effects of this work on marine navigation. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

Peterborough, April 6, 2009

ROD ANDREWS AND CLAIRE ARCHAMBAULT

[17-1-o]

STONEBRIDGE LIFE INSURANCE COMPANY

ASSUMPTION REINSURANCE TRANSACTION

Notice is hereby given, in accordance with the provisions of the *Insurance Companies Act (Canada)*, that Stonebridge Life Insurance Company ("Stonebridge") intends to make an application to

Veillez noter que seuls les commentaires faits par écrit et reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication de cet avis seront considérés. Même si tous les commentaires répondant à ces exigences seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera envoyée.

St. Alban's, le 8 avril 2009

VERNON WATKINS

[17-1]

CONGRÈS PALESTINO-CANADIEN

CHANGEMENT DE LIEU DU SIÈGE SOCIAL

Avis est par les présentes donné que Congrès palestino-canadien a changé le lieu de son siège social qui est maintenant situé à Ottawa, province d'Ontario.

Le 8 avril 2009

Le président
AIMAN ABOU-SHAKRA

[17-1-o]

ROD ANDREWS ET CLAIRE ARCHAMBAULT

DÉPÔT DE PLANS

Rod Andrews et Claire Archambault donnent avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. Rod Andrews et Claire Archambault ont, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement de Peterborough, dans le comté de Peterborough, situé au 300, rue Water, Peterborough (Ontario), sous le numéro de dépôt R738454, une description de l'emplacement et les plans d'un pont pour piétons et d'un quai sur le lac Pigeon, au 868, chemin Bear Creek, route rurale 1, Peterborough (Ontario) K9J 6X2, en face du lot 45R-13984, dans le canton de Galway-Cavendish-Harvey, de la section 3 à la section 8.

Les commentaires éventuels doivent être adressés au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, 100, rue Front Sud, Sarnia (Ontario) N7T 2M4. Veillez noter que seuls les commentaires faits par écrit, reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication de cet avis et relatifs à l'effet de l'ouvrage sur la navigation maritime seront considérés. Même si tous les commentaires répondant à ces exigences seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera envoyée.

Peterborough, le 6 avril 2009

ROD ANDREWS ET CLAIRE ARCHAMBAULT

[17-1-o]

STONEBRIDGE COMPAGNIE D'ASSURANCE-VIE

CONVENTION DE RÉASSURANCE ET DE PRISE EN CHARGE

Avis est par les présentes donné, aux termes des dispositions de la *Loi sur les sociétés d'assurances (Canada)*, que Stonebridge Compagnie d'assurance-vie (« Stonebridge ») entend soumettre

the Minister of Finance (Canada), on or after May 26, 2009, for approval of the proposed assumption reinsurance of the Canadian business of Stonebridge to Canadian Premier Life Insurance Company.

A copy of the proposed assumption reinsurance agreement together with a report on the assumption reinsurance agreement by an independent actuary will be available for inspection by the policyholders and certificateholders of Stonebridge at the Canadian chief agency of Stonebridge, located at 80 Tiverton Court, 5th Floor, Markham, Ontario L3R 0G4, during regular business hours for a period of 30 days following publication of this notice.

A copy of the proposed assumption reinsurance agreement and a copy of the independent actuary's report will be provided to a policyholder or certificateholder upon written request.

Markham, April 25, 2009

STONEBRIDGE LIFE INSURANCE COMPANY

[17-1-o]

une demande au ministre des Finances du Canada, le 26 mai 2009 ou après cette date, en vue de l'approbation du projet de réassurance et de prise en charge des activités canadiennes de Stonebridge par la Compagnie d'Assurance-Vie Première du Canada.

Les titulaires de police et les détenteurs de certificat de Stonebridge pourront examiner un exemplaire de la convention proposée, ainsi que le rapport d'un actuaire indépendant sur cette convention proposée, au bureau de l'Agent principal de Stonebridge, situé au 80, Tiverton Court, Bureau 500, Markham (Ontario) L3R 0G4, pendant les heures normales d'ouverture, au cours de la période de 30 jours suivant la date de publication du présent avis.

Un titulaire de police ou un détenteur de certificat de Stonebridge peut obtenir un exemplaire de la convention projetée et un exemplaire du rapport de l'actuaire indépendant en présentant une demande écrite à cet effet.

Markham, le 25 avril 2009

STONEBRIDGE COMPAGNIE D'ASSURANCE-VIE

[17-1-o]

TOWNSHIP OF TYENDINAGA

PLANS DEPOSITED

The Township of Tyendinaga hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, the Township of Tyendinaga has deposited with the Minister of Transport, Infrastructure and Communities and in the Land Registry Office for the Registry Division of Hastings (No. 21), at Belleville, Ontario, under deposit No. QR685801, a description of the site and plans of the replacement of the Wyman's Bridge, located on Wyman's Road, approximately 0.2 km north of Callaghan Road, over the Salmon River.

Comments may be directed to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, 100 Front Street S, Sarnia, Ontario N7T 2M4. However, comments will be considered only if they are in writing, are received not later than 30 days after the date of publication of this notice and are related to the effects of this work on marine navigation. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

April 25, 2009

TOWNSHIP OF TYENDINAGA

[17-1-o]

TOWNSHIP OF TYENDINAGA

DÉPÔT DE PLANS

Le Township of Tyendinaga donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. Le Township of Tyendinaga a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et au bureau d'enregistrement de la circonscription foncière de Hastings (n° 21), à Belleville (Ontario), sous le numéro de dépôt QR685801, une description de l'emplacement et les plans du remplacement du pont Wyman's, sur le chemin Wyman's, à environ 0,2 km au nord du chemin Callaghan, au-dessus de la rivière Salmon.

Les commentaires éventuels doivent être adressés au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, 100, rue Front Sud, Sarnia (Ontario) N7T 2M4. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit, reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication de cet avis et relatifs à l'effet de l'ouvrage sur la navigation maritime seront considérés. Même si tous les commentaires répondant à ces exigences seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera envoyée.

Le 25 avril 2009

TOWNSHIP OF TYENDINAGA

[17-1]

PROPOSED REGULATIONS

RÈGLEMENTS PROJETÉS

Table of Contents

Table des matières

Page

Page

Transport, Dept. of
Small Vessel Regulations 1249

Transports, min. des
Règlement sur les petits bâtiments..... 1249

Small Vessel Regulations

Statutory authority

Canada Shipping Act, 2001

Sponsoring department

Department of Transport

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Executive summary

Issue: Each year, approximately 150 Canadians die as a result of boating accidents aboard small vessels. The *Small Vessel Regulations* (the Regulations) are the principal means by which the Government of Canada regulates the safety of these vessels. As a part of regulatory reform under the new *Canada Shipping Act, 2001* (CSA 2001), which replaced the former *Canada Shipping Act* (CSA) in July 2007, the Regulations are being modernized to address a number of outstanding issues respecting the safety of small vessels.

Description: The proposed Regulations have been updated in order to

- Better reflect the nature of the small vessel fleet in Canada.
- Ensure consistency with international standards respecting lifesaving equipment, vessel construction and compliance notices (otherwise known as Capacity or Conformity Labels).
- Incorporate new requirements to enhance safety, especially operational requirements on small vessels that are not pleasure craft.
- Provide alternatives for the construction and stability of small vessels.

Cost-benefit statement: Compliance with the proposed Regulations will reduce the number of small vessel accidents and incidents, resulting in fewer fatalities and injuries and reduced property damage to small vessels in Canada.

The quantifiable costs to manufacturers, owners and government are not excessive when compared to the benefits.

Business and consumer impacts: The proposed Regulations will reduce the administrative burden for manufacturers and importers of small vessels by

- Transferring to them, from Transport Canada (TC), the responsibility for the production of compliance notices that certify that small vessels are constructed according to regulated standards.

Règlement sur les petits bâtiments

Fondement législatif

Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada

Ministère responsable

Ministère des Transports

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Résumé

Question : Chaque année, environ 150 Canadiens perdent la vie dans des accidents nautiques survenus à bord de petits bâtiments. Le *Règlement sur les petits bâtiments* (le Règlement) est le principal instrument permettant au gouvernement du Canada de réglementer la sécurité de ces bâtiments. Dans le cadre de la réforme de la réglementation relevant de la nouvelle *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (LMMC 2001), qui a remplacé l'ancienne *Loi sur la marine marchande du Canada* (LMMC) en juillet 2007, le Règlement est actuellement modernisé afin de tenir compte d'un certain nombre de problèmes non résolus rattachés à la sécurité des petits bâtiments.

Description : Le règlement proposé a été mis à jour aux fins suivantes :

- Mieux refléter la nature de la flotte des petits bâtiments au Canada.
- Assurer la conformité aux normes internationales sur l'équipement de sauvetage, la construction des bâtiments et les avis de conformité (aussi appelés étiquettes de capacité ou de conformité).
- Incorporer de nouvelles exigences pour améliorer la sécurité, notamment des exigences opérationnelles visant les petits bâtiments autres que les embarcations de plaisance.
- Offrir des solutions de rechange pour la construction et la stabilité des petits bâtiments.

Énoncé des coûts et avantages : La conformité au règlement proposé permettra de réduire le nombre des accidents et des incidents sur les petits bâtiments au Canada, ce qui réduira le nombre de décès et de blessures ainsi que les dommages matériels.

Lorsqu'on les compare aux avantages, les coûts quantifiables que devront assumer les fabricants, les propriétaires et le gouvernement ne sont pas excessifs.

Incidences sur les entreprises et les consommateurs : Le règlement proposé réduira le fardeau administratif des fabricants et des importateurs de petits bâtiments comme suit :

- Il leur transfère la responsabilité, qui est conférée à Transports Canada (TC), de produire des avis de conformité qui attestent que les petits bâtiments sont construits selon les normes prévues par la réglementation.

- Harmonizing the construction requirements for pleasure craft and non-pleasure vessels six metres and less in length.

Domestic and international coordination and cooperation:

The proposed Regulations provide a number of alternatives (including references to United States and European standards) for the construction and stability of small vessels that were not previously permitted. The proposed Regulations also specify processes for certification of small vessel construction that are consistent with the United States and Europe. Consequently, it will be easier to build and certify small vessels for both domestic and foreign sales.

Performance measurement and evaluation plan: TC uses a number of sources, such as the Canadian Coast Guard (CCG), Canadian Red Cross, Lifesaving Society and Transportation Safety Board (TSB) databases to assess the efficacy of prevention and enforcement activities related to small vessels. Since injuries and property damage are difficult to measure, TC has focused on fatalities as the key indicator of the success of its programs.

Annual information and trends are easily extracted from these databases, and regulatory programs focused in order to address the portion of the population most at risk.

TC vessel registration systems and inspection databases are also an important source of information. As these systems are further developed and more universally inclusive, they will provide higher quality information with which to target safety programs.

- Il harmonise les exigences en matière de construction des embarcations de plaisance et des bâtiments autres que des embarcations de plaisance d'une longueur de six mètres et moins.

Coordination et coopération à l'échelle nationale et internationale :

Le règlement proposé offre un certain nombre de solutions de rechange (y compris des renvois aux normes américaines et européennes) pour la construction et la stabilité des petits bâtiments qui n'étaient pas permises auparavant. Le règlement proposé précise également les processus de certification de la construction des petits bâtiments qui sont conformes aux pratiques appliquées aux États-Unis et en Europe. Par conséquent, il sera plus facile de construire et de certifier les petits bâtiments destinés à la vente au pays et à l'étranger.

Mesures de rendement et plan d'évaluation : TC fait appel à un certain nombre de sources, comme les bases de données de la Garde côtière canadienne (GCC), de la Croix-Rouge canadienne, de la Société de sauvetage et du Bureau de la sécurité des transports (BST), pour évaluer l'efficacité des activités de prévention et d'application rattachées aux petits bâtiments. Comme l'ampleur des blessures et des dommages matériels est difficile à établir, TC s'est concentré sur le nombre de décès et en a fait son principal indicateur du succès de ses programmes.

Les tendances et les renseignements annuels sont facilement extraits de ces bases de données et les programmes de réglementation sont ciblés sur le groupe de population qui présente le risque le plus élevé.

Les systèmes d'immatriculation des bâtiments et les bases de données sur l'inspection de TC constituent également une importante source d'information. Au fur et à mesure que ces systèmes seront perfectionnés et qu'on y entrera des données plus universelles, ils offriront une information de plus grande qualité permettant d'encore mieux cibler les programmes de sécurité.

Issue

There is a significant cost associated with boating accidents, most of which are preventable. Each year, approximately 150 Canadians die as a result of accidents and incidents aboard pleasure craft and small non-pleasure vessels.

The Canadian Red Cross estimates the cost to our society of all water-related injuries (including non-boating related incidents) is approximately \$500 million per year. Analysis of its 2006 publication "Drownings and other water-related injuries in Canada — 10 Years of Research" (available at www.redcross.ca/article.asp?id=4601&tid=024) shows that of the 5 900 water-related deaths in Canada during the period 1991 to 2000, 1 865 (32%) were directly attributable to small vessel incidents, not including 139 deaths resulting from commercial fishing. Occupational incidents other than commercial fishing accounted for 3% of boating incidents.

Another study commissioned by the Canadian Safe Boating Council in 2003 estimated the indirect cost of lost productivity resulting from recreational boating fatalities to be \$30 million annually, with total societal costs likely as high as \$80 million or more due to boating-related drownings.

Question

Les accidents nautiques, dont la majorité est évitable, entraînent des coûts considérables. Chaque année, environ 150 Canadiens perdent la vie dans des accidents et des incidents survenus à bord d'embarcations de plaisance et de petits bâtiments commerciaux.

La Croix-Rouge canadienne estime que le coût annuel, pour la société, de tous les traumatismes liés à l'eau (y compris les incidents non rattachés au nautisme) s'établit à environ 500 millions de dollars. L'analyse de la publication de la Croix-Rouge de 2006 intitulée « Les noyades et autres traumatismes liés à l'eau au Canada — 10 ans de recherche » (www.croixrouge.ca/article.asp?id=4602&tid=024) indique que sur les 5 900 décès survenus sur l'eau entre 1991 et 2000 au Canada, 1 865 (32 %) sont directement attribuables aux incidents à bord de petits bâtiments, sans compter les 139 décès attribuables à la pêche commerciale. Les incidents professionnels autres que ceux liés à la pêche commerciale représentent 3 % des incidents nautiques.

Une autre étude demandée par le Conseil canadien de la sécurité nautique en 2003 évalue que le coût indirect de la perte de productivité découlant des décès survenus dans le domaine de la navigation de plaisance est de 30 millions de dollars par année. Les coûts sociaux totaux des noyades sont susceptibles d'atteindre les 80 millions de dollars ou plus.

According to the Lifesaving Society of Canada Drowning Report for Ontario, the fatality rate for powerboating and canoeing dropped by 30% in the 1990s, but for the years 2000 to 2004, it dropped only by 3% over the previous five-year period. This levelling off of the fatality rate appears to be similar in other parts of Canada.

It is estimated that in Ontario, the rate of boating injury per 100 000 population is approximately 6.5 times the fatality rate, of which approximately 20% require overnight hospitalization.

The existing *Small Vessel Regulations* are the primary regulatory mechanism by which TC manages the safety equipment and construction requirements for small vessels in Canada. The Regulations also provide the regulatory framework for the Pleasure Craft Licensing System and contain certain operational requirements for small vessel safety. TC regulates the construction and operational procedures on small vessels in order to reduce the likelihood of accidents and incidents and regulates the carriage of safety equipment and pleasure craft licensing to make incidents more survivable when they do occur. Operator competency and proficiency are also essential in preventing accidents and incidents, but these issues are managed through other regulations made under the CSA 2001.

With the coming into force of the CSA 2001 in July 2007, it became necessary to review and reform the Regulations to make them consistent with the new legislation, and to modernize the Regulations to address changes in the industry to better reflect the reality of the Canadian fleet of small vessels and to harmonize, where possible, with international standards.

The proposed Regulations, to be made under the new CSA 2001, are intended to completely replace the existing Regulations made under the former CSA. The proposed Regulations would apply to pleasure craft and human-powered vessels of all sizes and small non-pleasure vessels of 15 gross tonnage or less that do not carry more than 12 passengers.

The proposed Regulations do not apply to fishing vessels, survival craft or to commercial river rafting.

Objectives for government action

The objectives of the CSA 2001 that will be advanced by the proposed Regulations are to protect the health and well-being of individuals; to promote safety in marine transportation and recreational boating; and to encourage viable, effective and economical marine transportation, commerce and recreational boating.

Specifically, these objectives will be achieved by making the proposed Regulations consistent with the CSA 2001, by modifying carriage requirements for safety equipment to be more appropriate for the type of vessel and activity, by extending the small vessel compliance notice program to include manufacturers of small non-pleasure vessels, by improving the accuracy of licensing information to facilitate search and rescue efforts, and by reducing the compliance burden of requirements where it is possible to do so without compromising safety.

Selon le Rapport sur les noyades en Ontario de la Société de sauvetage du Canada, le taux de décès rattaché au motonautisme et au canotage a chuté de 30 % dans les années 1990, mais pour les années 2000 à 2004, il a chuté de seulement 3 % par rapport à la période de cinq ans précédente. Ce fléchissement du taux de décès semble être similaire dans les autres parties du Canada.

En Ontario, on estime que le taux de blessures dans le secteur nautique par 100 000 personnes est environ 6,5 fois plus élevé que le taux de décès. Environ 20 % de ces blessures nécessitent une hospitalisation d'une nuit.

Le *Règlement sur les petits bâtiments* actuel est le principal mécanisme de réglementation permettant à TC de gérer l'équipement de sécurité et les exigences de construction des petits bâtiments au Canada. Le Règlement établit également le cadre de réglementation du Système de délivrance de permis pour embarcations de plaisance et contient certaines exigences opérationnelles liées à la sécurité des petits bâtiments. TC réglemente les procédures d'exploitation et de construction relatives aux petits bâtiments afin de réduire la probabilité des accidents et des incidents et réglemente l'équipement de sécurité qui doit se trouver à bord et les permis des embarcations de plaisance afin de réduire la gravité des incidents qui surviennent. En outre, la compétence des conducteurs est essentielle pour prévenir les accidents et les incidents, mais cet élément est géré en vertu d'autres règlements pris en vertu de la LMMC 2001.

Dans le cadre de l'entrée en vigueur de la LMMC 2001 en juillet 2007, il est devenu nécessaire d'examiner et de réformer le Règlement afin de le rendre conforme à la nouvelle législation et de le moderniser en fonction des changements survenus dans l'industrie, de mieux refléter la réalité de la flotte canadienne des petits bâtiments et d'harmoniser le Règlement, si possible, avec les normes internationales.

Le règlement proposé, qui sera pris en vertu de la nouvelle LMMC 2001, est un règlement qui vise à remplacer le règlement actuel pris en vertu de l'ancienne LMMC. Le règlement proposé s'appliquera aux embarcations de plaisance et aux bâtiments à propulsion humaine de toute dimension, ainsi qu'aux petits bâtiments autres que des embarcations de plaisance d'une jauge brute d'au plus 15 qui transportent au plus 12 passagers.

Le règlement proposé ne s'applique pas aux bâtiments de pêche ni aux embarcations de sauvetage et aux canots de secours ou aux radeaux pneumatiques commerciaux utilisés pour la descente de rivières.

Objectifs de l'action gouvernementale

Les objectifs de la LMMC 2001 qui seront mis de l'avant par le règlement proposé sont de protéger la santé et le mieux-être des personnes, de promouvoir la sécurité du transport maritime et de la navigation de plaisance et de favoriser un transport maritime, des échanges commerciaux et des activités nautiques viables, efficaces et économiques.

Plus particulièrement, on atteindra ces objectifs de la façon suivante : rendre le règlement proposé conforme à la LMMC 2001; modifier les exigences en matière d'équipement de sécurité à bord afin de les adapter au type de bâtiment et à l'activité menée; élargir la portée du programme des avis de conformité pour les petits bâtiments afin d'inclure les fabricants de petits bâtiments commerciaux; améliorer l'exactitude des renseignements sur l'immatriculation afin de faciliter les initiatives de recherche et de sauvetage et réduire le fardeau de conformité rattaché aux exigences, lorsqu'il est possible de le faire sans compromettre la sécurité.

Description

The proposed Regulations have been updated in order to better reflect the nature of the small vessel fleet in Canada and to ensure consistency with international standards respecting lifesaving equipment, vessel construction and compliance notices (otherwise known as Capacity or Conformity Labels).

Changes are necessary in order for the proposed Regulations to be consistent with the provisions of the CSA 2001:

- First inspection of new non-pleasure vessels was a requirement under the former CSA but does not appear in the CSA 2001. Instead, owners of small non-pleasure vessels (other than human-powered vessels) would be required to inform the Minister when entering the vessel into service, thus giving TC the information it needs in order to focus its inspection and monitoring resources on those vessels that are at the highest risk.
- To bring the provisions governing the Pleasure Craft Licensing System and enforcement into conformity with the CSA 2001. Many of these provisions are now found in the CSA 2001, and therefore they have been removed from the proposed Regulations or modified in order to become consistent with the wording in the CSA 2001. The licensing provisions that remain in the proposed Regulations also reflect the new electronic licensing system administered by Service Canada on behalf of TC. The information in this database is used regularly by Rescue Coordination Centres to contact the owners of vessels in distress and by police for enforcement purposes.
- The proposed Regulations also set out the circumstances in which the Minister may cancel a pleasure craft licence, such as when false or misleading information is supplied by the applicant or when the licence is issued in error.

New requirements incorporated in order to enhance safety include

- Protection of passengers and persons engaged in guided excursions from hypothermia and cold shock.
- Upgrades to first aid kits and other safety equipment on non-pleasure vessels.
- Identification of critical safety requirements (e.g. the proper maintenance of underwater penetrations of the hull, ignition protection of electric components, and maintenance of gasoline fuel systems to prevent fire and explosion) that set an absolute minimum safety standard for the maintenance of small vessels that were not captured by a construction standard at the time of construction.
- Operational requirements for vessels that engage in towing (except when towing another vessel in order to respond to a distress or other emergency).
- Requirements to ensure crew are proficient in the use of the vessel's lifesaving and firefighting equipment at all times.
- Reporting the number of passengers on board a passenger-carrying vessel to a person on shore who is responsible for alerting search and rescue authorities in case of emergency.
- Relaxation of the prohibition of the carriage of liquefied petroleum gas (propane) on board passenger-carrying vessels.

Description

Le règlement proposé a été mis à jour afin de mieux refléter la nature de la flotte des petits bâtiments au Canada et d'assurer la conformité aux normes internationales sur l'équipement de sauvetage, la construction des bâtiments et les avis de conformité (aussi appelés étiquettes de capacité ou de conformité).

Les changements sont nécessaires pour rendre le règlement proposé conforme aux dispositions de la LMMC 2001.

- La première inspection des nouveaux bâtiments autres que des embarcations de plaisance était une des exigences de l'ancienne LMMC, mais ne figure pas dans la LMMC 2001. Les propriétaires d'un petit bâtiment autre qu'une embarcation de plaisance (qui n'est pas un bâtiment à propulsion humaine) sont maintenant tenus d'informer le ministre lorsqu'ils mettent l'embarcation en service, ce qui fournit à TC l'information dont il a besoin pour affecter ses ressources d'inspection et de suivi aux bâtiments qui présentent le risque le plus élevé.
- Rendre les dispositions relatives au Système de délivrance de permis pour embarcations de plaisance et à l'application conformes à la LMMC 2001. Un grand nombre de ces dispositions se trouvent maintenant dans la LMMC 2001. Ainsi, elles ont été retirées du règlement proposé ou modifiées afin d'être conformes à la formulation de la LMMC 2001. Les dispositions sur les permis qui demeurent dans le règlement proposé reflètent également le nouveau système électronique des permis administré par Service Canada pour le compte de TC. Les renseignements contenus dans cette base de données sont régulièrement utilisés par les centres de coordination du sauvetage pour communiquer avec les propriétaires de bâtiment en détresse, et par la police à des fins d'application de la réglementation.
- Le règlement proposé a également fixé les conditions dans lesquelles le ministre peut annuler un permis d'embarcations de plaisance, en particulier lorsque des informations fausses ou trompeuses sont fournies par le demandeur ou lorsque le permis est délivré par erreur.

Voici les nouvelles exigences qui ont été incorporées pour renforcer la sécurité :

- Protection des passagers et des personnes effectuant une excursion guidée contre l'hypothermie et le choc thermique.
- Modernisation des trousseaux de premiers soins et d'autres équipements de sécurité sur les bâtiments autres que des embarcations de plaisance.
- Détermination d'exigences essentielles en matière de sécurité (par exemple entretien adéquat des ouvertures de la coque sous le niveau de l'eau, protection des composantes électriques contre l'inflammation et entretien du système d'alimentation en carburant pour prévenir les incendies et les explosions) qui établissent une norme de sécurité minimale absolue pour l'entretien des petits bâtiments qui n'étaient pas visés par une norme de construction au moment de leur fabrication.
- Exigences opérationnelles pour les bâtiments effectuant du remorquage (sauf s'ils remorquent un autre bâtiment dans une situation de détresse ou dans toute autre situation d'urgence).
- Exigences visant à s'assurer que l'équipage sait utiliser correctement, en tout temps, les engins de sauvetage et de lutte contre les incendies du bâtiment.
- Indication du nombre de passagers se trouvant à bord d'un bâtiment transportant des passagers à une personne située à terre qui est responsable d'alerter les autorités de recherche et de sauvetage en cas d'urgence.
- Assouplissement de l'interdiction de transporter du gaz de pétrole liquéfié (propane) à bord des bâtiments à passagers.

The proposed Regulations also incorporate amended provisions to control the noise produced by high-performance vessels when operating close to shore. The “silent choice” option for quickly engaging or disengaging a muffler by-pass will no longer be an option. Instead, operators of these vessels will have to visibly disconnect a muffler by-pass (instead of simply flipping a switch when operating within five nautical miles of the shore).

The proposed Regulations incorporate a fundamental shift in the manner in which TC will manage the builders’ and importers’ Compliance Notice program. Requirements for compliance notices and hull serial numbers (currently applicable only to pleasure craft) will be extended to non-pleasure vessels one year after the coming into force of the proposed Regulations. Currently, compliance notices are issued by TC on application by the builder or importer. Under the proposed Regulations, printing and attaching compliance notices to vessels (and for ensuring their accuracy) will become the responsibility of the builder or importer. This will ensure that all new vessels are certified by their builders as meeting the construction requirements.

The proposed Regulations include some of the construction requirements and all the rules of conduct currently found in the 2004 edition of the TC publication *Construction Standards for Small Vessels* (TP 1332). This publication is also incorporated by reference in the proposed Regulations, but it has been re-written without the substantive rules of conduct, which have been moved to the proposed Regulations. In addition, a number of substantive changes have been incorporated into the construction requirements which serve to relax, rather than tighten, the construction requirements.

Amendments to the existing Regulations in 2005 made it mandatory for the first time for small non-pleasure vessels to comply with TP 1332. Existing vessels were to meet the requirements of the 2004 edition of the construction standards as far as it was “reasonable and practicable” to do so. The proposed Regulations contain revised criteria for determining what is meant by “reasonable and practicable” and new options for vessels that fail to meet the required standards. The proposed Regulations further clarify the application of stability standards to the construction of various types of vessel, and also provide alternative standards for demonstrating stability in the case of unusual vessels or situations.

Copies of the draft 2009 edition of TP 1332 are available upon request by contacting the person identified at the end of this document.

Regulatory and non-regulatory options considered

The CSA 2001 is fundamentally different from the former CSA, in that it provides authority for making regulations and does not contain a large number of specific rules of conduct. Therefore, the existing Regulations required amendments to ensure consistency with the new Act. Otherwise, numerous provisions in the existing Regulations would cease to be effective. The existing Regulations were identified early as a high priority for reform due to their direct relevance to the safety of small vessels — the largest grouping of vessels in Canada.

In scoping the extent of the regulatory project, it was determined that a large number of changes to the existing Regulations were necessary. Though the pleasure craft portions of the Regulations had been reformed in 1999, the construction requirements and non-pleasure vessel safety equipment requirements were

Le règlement proposé inclut des dispositions modifiées visant à contrôler le bruit émis par les bâtiments de haute performance en fonctionnement lorsqu’ils sont près du littoral. L’option du « choix silencieux » pour engager rapidement ou désengager un atténuateur par dérivation ne sera plus une option. Les exploitants de ces bâtiments devront plutôt visiblement déconnecter un atténuateur par dérivation (au lieu de simplement fermer un interrupteur lors du fonctionnement dans les cinq milles nautiques du littoral).

Le règlement proposé intègre un changement fondamental de la façon dont TC gèrera le programme des avis de conformité aux fabricants et aux importateurs. Les exigences relatives aux avis de conformité et aux numéros de série de coque (applicables seulement aux embarcations de plaisance pour le moment) viseront désormais les bâtiments autres que des embarcations de plaisance un an après l’entrée en vigueur du règlement proposé. Actuellement, les avis de conformité sont délivrés par TC à la demande du fabricant ou de l’importateur. En vertu du règlement proposé, l’impression et la mise en place des avis de conformité sur les bâtiments (et la vérification de l’exactitude de ces avis) incomberont au fabricant ou à l’importateur. De cette façon, tous les nouveaux bâtiments seront certifiés conformes aux exigences de construction par leur fabricant.

Le règlement proposé contient certaines des exigences en matière de construction et toutes les règles de conduite se trouvant actuellement dans l’édition 2004 de TC des *Normes de construction des petits bâtiments* (TP 1332). Cette édition est également intégrée par renvoi dans le règlement proposé. Elle a été ré-écrite sans les règles de conduite, car celles-ci ont été déplacées dans le règlement proposé. En outre, un certain nombre de changements importants, qui ont été apportés aux exigences en matière de construction, servent à assouplir les exigences plutôt qu’à les resserrer.

Les modifications apportées au règlement actuel en 2005 ont rendu obligatoire, pour la première fois, la conformité des petits bâtiments autres que des embarcations de plaisance à la TP 1332. Les bâtiments déjà exploités devaient satisfaire aux exigences de l’édition 2004 des normes de construction dans la mesure où cela était « raisonnable et possible ». Le règlement proposé contient des critères révisés pour déterminer ce qu’on entend par « raisonnable et possible » et de nouvelles options pour les bâtiments qui ne sont pas en mesure de respecter la norme requise. Le règlement proposé précise davantage l’application des normes sur la stabilité dans la construction de divers types de bâtiments et offre des normes de rechange pour ce qui est de montrer la stabilité des bâtiments « inhabituels » ou dans des situations peu communes.

Des exemplaires en ébauche de l’édition de 2009 de la TP 1332 sont offerts sur demande en communiquant avec la personne-ressource mentionnée à la fin du présent document.

Options réglementaires et non réglementaires considérées

La LMMC 2001 est fondamentalement différente de l’ancienne LMMC, parce qu’elle donne l’autorisation d’élaborer des règlements et ne contient pas un grand nombre de règles de conduite précises. Par conséquent, le règlement actuel nécessitait des modifications pour qu’on puisse en assurer la conformité à la nouvelle loi. Autrement, de nombreuses dispositions du règlement actuel cesseraient de s’appliquer. On a établi très tôt la grande priorité de réformer le règlement actuel, en raison de sa pertinence directe sur le plan de la sécurité des petits bâtiments — le groupe de bâtiments le plus important au Canada.

En déterminant la portée du projet de réglementation, on a décidé qu’il fallait y apporter un grand nombre de changements au règlement actuel. Bien que la partie sur les embarcations de plaisance ait été réformée en 1999, les exigences en matière de construction et d’équipement de sécurité des bâtiments autres que des

outdated and required fundamental reform — simple policy changes would not be adequate.

The early stages of consultation with stakeholders focused on the format of the Regulations and the fundamental principles to be observed in the proposed Regulations, rather than providing a finished product for comment. Consequently, the format of the proposed Regulations is significantly different from the existing Regulations. For example, many of the safety equipment requirements are in tabular format, not in the form of lists for vessels of certain sizes, in order to facilitate the enforcement of the proposed Regulations with ticketing under the *Contraventions Act*.

Alternate approaches to the regulation of small vessels were considered but abandoned in response to stakeholder concerns. Initially, the regulatory proposal included two separate sets of regulations, one for pleasure craft and one for non-pleasure vessels (excluding fishing vessels). However, stakeholders were virtually universal in their insistence that “a boat is a boat is a boat,” meaning that small vessels are fundamentally the same whatever their use. Since pleasure craft are defined in the CSA 2001 by their use and not by any physical characteristic of the vessel, it is impossible to establish if a vessel is a pleasure craft until after it has been built and is in operation. This makes it almost impossible to enforce the construction requirements at the manufacturing stage unless the requirements for pleasure craft and non-pleasure vessels are written as a cohesive whole. Enforcement of the proposed Regulations would be especially difficult if the requirements were placed in separate regulations and had the tendency to drift apart over time. Therefore, in 2005, it was decided that pleasure craft and non-pleasure vessels requirements would be combined in a single regulation.

During the consultation period, a number of issues were discussed with stakeholders. Initial proposals included numerous prescriptive requirements that were not acceptable to industry. Numerous meetings occurred with stakeholders during which proposals were modified or, in some cases, completely removed.

Since consultations began in 2002, TC has continually modified its proposals in response to stakeholder input in a similar manner. The remaining proposals are those which have been modified in accordance with the consultations, or those for which alternatives were considered and found unacceptable.

Benefits and costs

Cost-benefit statement

A. Quantified monetary impacts	Total value
Benefits	
Owners and operators	
• Repeal of requirement to obtain compliance notices from TC.	\$3,000 K
• Recovery of stolen vessels due to universal application of hull serial numbers.	\$6,000 K
• Relaxation of requirements for pleasure craft between 8 and 9 m.	\$1,500 K
Total five-year benefit	\$10,500 K

embarcations de plaisance étaient désuètes et nécessitaient une réforme fondamentale — de simples changements stratégiques seraient insuffisants.

Les premières étapes de la consultation des intervenants étaient axées sur le format du Règlement et sur les principes fondamentaux à observer dans le règlement proposé, plutôt que sur le produit fini pour commentaires. Par conséquent, le format du règlement proposé diffère considérablement de celui du règlement actuel. Par exemple, plusieurs exigences en matière d'équipement de sécurité sont présentées dans des tableaux plutôt que sous la forme de listes concernant des bâtiments d'une certaine dimension, ce qui facilite l'application du règlement proposé par la délivrance de procès-verbaux en vertu de la *Loi sur les contraventions*.

On a examiné des approches de rechange à la réglementation sur les petits bâtiments, mais on les a abandonnées pour tenir compte des préoccupations des intervenants. Initialement, le règlement proposé comprenait deux séries distinctes de dispositions, soit une pour les embarcations de plaisance et une pour les bâtiments autres que des embarcations de plaisance (y compris les bateaux de pêche). Toutefois, les intervenants ont été presque unanimes pour dire qu'« un bateau demeure un bateau », ce qui signifie que les petits bâtiments sont fondamentalement tous pareils, quelle que soit leur utilisation. Comme les embarcations de plaisance sont définies selon leur utilisation dans la LMMC 2001, et non par les caractéristiques physiques de l'embarcation, il est impossible d'établir si un bâtiment est une embarcation de plaisance avant qu'il soit construit et exploité. Cela rend presque impossible l'application des exigences de construction à l'étape de la construction, sauf si les exigences liées aux embarcations de plaisance et aux autres embarcations sont rédigées dans un texte d'ensemble cohérent. L'application du règlement proposé serait particulièrement difficile si les exigences étaient indiquées dans des dispositions distinctes — et avaient tendance à se différencier au fil du temps. Par conséquent, en 2005, on a décidé de regrouper les exigences sur les embarcations de plaisance et sur les autres embarcations dans un seul règlement.

Au cours de la période de consultation, on a abordé un certain nombre de problèmes avec les intervenants. Les propositions initiales comprenaient de nombreuses exigences prescriptives qui n'étaient pas acceptables aux yeux de l'industrie. Un grand nombre de réunions ont été tenues avec les intervenants, au cours desquelles les propositions ont été modifiées ou, dans certains cas, complètement retirées.

De même, depuis le début des consultations en 2002, TC a constamment modifié ses propositions pour tenir compte des idées des intervenants. Les propositions qui restent sont celles qui ont été modifiées en fonction des consultations ou celles pour lesquelles on a examiné des solutions de rechange qui ont été jugées inacceptables.

Avantages et coûts

Énoncé des coûts et avantages

A. Effets monétaires quantifiés en dollars	Valeur totale
Avantages	
Propriétaires et utilisateurs	
• Abrogation de l'exigence d'obtenir des avis de conformité auprès de TC.	3 000 000 \$
• Récupération de bâtiments volés en raison de l'application universelle des numéros de série de coque.	6 000 000 \$
• Assouplissement des exigences relatives aux embarcations de plaisance de 8 à 9 m.	1 500 000 \$
Avantage total sur cinq ans	10 500 000 \$

Costs	Total value
Manufacturers and importers	
<ul style="list-style-type: none"> Compliance notices for non-pleasure vessels. Hull serial numbers. 	\$70 K per yr \$10 K per yr
Government	
<ul style="list-style-type: none"> Loss of revenue for compliance notices issued by Minister. 	\$200 K per yr
Five-year cost to government and manufacturers/importers	\$1,360 K
Owners and operators	
<ul style="list-style-type: none"> New safety equipment requirements and hypothermia protection for non-pleasure vessels. 	\$8,500 K
Total five-year cost	\$9,860 K
Net five-year benefit	\$640 K
B. Quantified non-monetary impacts	
Positive impacts	
<ul style="list-style-type: none"> Reduction of fatalities and injuries/property damage as a result of compliance with new requirements (5 to 10 lives saved annually). 	
Manufacturers and importers	
<ul style="list-style-type: none"> Reduced administrative burden and elimination of delays in obtaining compliance notices affects approximately 41 000 vessels annually. Harmonization of construction requirements for pleasure craft and non-pleasure vessels not more than 6 m (affects 86.2% of small vessels — 35 000 vessels). 	
Owners	
<ul style="list-style-type: none"> Relaxation of prohibition on the carriage of propane (affects up to 50 000 guide outfitters). 	
Negative impacts	
Owners	
<ul style="list-style-type: none"> Requirements to report number of passengers, familiarity with lifesaving appliances and fire-fighting equipment and for protection from hypothermia will take time to incorporate into daily operations. 	
C. Qualitative impacts	
Manufacturers and importers	
<ul style="list-style-type: none"> Increased flexibility to engage in cross-border sales. Increased ability to target non-pleasure vessel market. 	
Owners	
<ul style="list-style-type: none"> Increased certainty regarding compliance of vessel with construction requirements. Improved stability of non-pleasure vessels. Increased survivability of accidents and incidents. 	
Government	
<ul style="list-style-type: none"> Improved enforceability of construction requirements. More efficient use of search and rescue resources. Greater harmonization of requirements with European and U.S. standards. 	
Police	
<ul style="list-style-type: none"> Improved enforceability of equipment carriage requirements. 	

The majority of new provisions in the proposed Regulations are related to alterations in operational practices (i.e. requirements for reporting numbers of passengers to a person on shore), clarification of existing provisions, or re-wording of existing requirements (such as the incorporation of new construction requirements, which are currently contained in TP 1332). Consequently, the financial impact on Government and industry will be limited.

The benefits to be realized from the proposed Regulations are expected to be a reduction in the likelihood of marine accidents and an increase of the survivability of the accidents that do occur.

Coûts	Valeur totale
Fabricants et importateurs	
<ul style="list-style-type: none"> Avis de conformité pour les bâtiments autres que des embarcations de plaisance. Numéros de série de coque. 	70 000 \$ par an 10 000 \$ par an
Gouvernement	
<ul style="list-style-type: none"> Perte de revenu liée à la délivrance des avis de conformité par le ministre. 	200 000 \$ par an
Coût pour le gouvernement et les fabricants/importateurs, sur cinq ans	1 360 000 \$
Propriétaires et exploitants	
<ul style="list-style-type: none"> Nouvelles exigences en matière d'équipement de sécurité et de protection contre l'hypothermie pour les bâtiments autres que des embarcations de plaisance. 	8 500 000 \$
Coût total sur cinq ans	9 860 000 \$
Avantage net sur cinq ans	640 000 \$
B. Effets non monétaires quantifiés	
Effets positifs	
<ul style="list-style-type: none"> Réduction des décès et des blessures/dommages matériels en raison de la conformité aux nouvelles exigences (5 à 10 vies sauvées chaque année). 	
Fabricants et importateurs	
<ul style="list-style-type: none"> Réduction du fardeau administratif et élimination des retards au niveau de l'obtention des avis de conformité qui visent environ 41 000 bâtiments chaque année. Harmonisation des exigences de construction pour les embarcations de plaisance et autres que de plaisance d'une longueur inférieure à 6 m (cela vise 86,2 % des petits bâtiments — 35 000 bâtiments). 	
Propriétaires	
<ul style="list-style-type: none"> Assouplissement de l'interdiction de transport de propane (vise jusqu'à 50 000 guides/pourvoiries). 	
Effets négatifs	
Propriétaires	
<ul style="list-style-type: none"> Il faudra un certain temps pour incorporer aux activités quotidiennes l'obligation de signaler le nombre de passagers, et se familiariser avec l'utilisation des appareils de sauvetage, de l'équipement de lutte contre les incendies et de protection contre l'hypothermie. 	
C. Effets qualitatifs	
Fabricants et importateurs	
<ul style="list-style-type: none"> Souplesse accrue pour effectuer des ventes transfrontalières. Capacité accrue de cibler le marché des bâtiments autres que des embarcations de plaisance. 	
Propriétaires	
<ul style="list-style-type: none"> Certitude accrue de la conformité du bâtiment aux exigences de construction. Stabilité améliorée des bâtiments autres que des embarcations de plaisance. Taux de survie accrue en cas d'accidents et d'incidents. 	
Gouvernement	
<ul style="list-style-type: none"> Applicabilité améliorée des exigences en matière de construction. Utilisation plus efficace des ressources de recherche et de sauvetage. Plus grande harmonisation des exigences avec les normes européennes et américaines. 	
Police	
<ul style="list-style-type: none"> Applicabilité améliorée des exigences en matière de transport d'équipement. 	

La majorité des nouvelles dispositions figurant dans le règlement proposé concernent des modifications apportées aux pratiques opérationnelles (c'est-à-dire des exigences en matière de signalement du nombre des passagers à une personne à terre), la précision des dispositions actuelles ou la reformulation des exigences actuelles (comme l'intégration des nouvelles exigences en matière de construction qui figurent actuellement dans la TP 1332). Par conséquent, les conséquences financières de ces dispositions seront limitées pour le gouvernement et l'industrie.

Les avantages à tirer du règlement proposé devraient être une réduction de la probabilité des accidents maritimes et une augmentation du taux de survie des personnes victimes des accidents.

The accident reduction benefit depends on the proportion of accidents that can be prevented by the proposed Regulations. Although the proposed Regulations are entirely new, the benefits and costs were estimated based on the difference between requirements set out in the proposed Regulations and the existing Regulations. The requirement was then evaluated to determine how many vessels or what sector of the industry would be affected.

In valuing the benefits, it was concluded that 25% to 50% of fatalities on non-pleasure vessels could have been prevented by compliance with the proposed Regulations. The main features of the proposed Regulations with respect to pleasure craft are to modernize the Pleasure Craft Licensing System and to facilitate universal compliance with requirements for construction and compliance notices. This will have a small but statistically noticeable impact on pleasure craft fatalities. It is expected that the total will be five to ten lives saved annually. No reliable data is available with respect to total numbers of injuries or property damage resulting from small vessel incidents.

Additional benefits (cost reductions) are to be realized from the reduction or relaxation of regulatory requirements, especially for non-pleasure vessels. It is difficult to estimate the reductions in cost associated with these changes, but they will certainly offset some of the increased costs resulting from other regulatory changes.

In order to estimate costs to stakeholders, it is necessary to estimate the percent of the fleet that is represented by various length categories. The Small Vessel Register provides some information as to the number of vessels of various sizes, but it is unreliable because large numbers of existing non-pleasure vessels are still licensed under the pleasure craft licensing system and have until July 1, 2009, to migrate to the new Small Vessel Register.

Currently, the best estimates are that there are 50 000 small non-pleasure vessels in Canada, but this estimate does not include an additional estimate of 50 000 guide/outfitters with small power-driven vessels. Therefore, the number of small power-driven non-pleasure vessels in Canada may be as high as 100 000. To estimate the relative abundance of vessels in different length categories, TC uses the Boat Identification and Safety System (BIASS) database, which holds the records of every model of manufactured vessel that has been issued compliance notices. These compliance notices are normally issued to pleasure craft, so the total number is much higher than the estimated number of non-pleasure vessels in Canada. In addition, the BIASS system only identifies models issued compliance notices, not total number of vessels. However, it is the best estimate available of the distribution of size categories in the existing fleet. Since 2001, the BIASS system shows the following numbers of models in the following length categories. This allows the calculation of the estimated number of vessels in the existing fleet.

L'avantage rattaché à la réduction des accidents est fonction de la proportion des accidents que le règlement proposé peut permettre d'éviter. Bien que le règlement proposé soit entièrement nouveau, on a estimé les avantages et les coûts en tenant compte de la différence entre les exigences établies dans le règlement proposé et celles figurant dans le Règlement actuel. On a par la suite évalué l'exigence afin de déterminer le nombre de bâtiments ou le secteur de l'industrie qui serait touché.

En établissant la valeur des avantages, on a conclu qu'entre 25 % et 50 % des décès pour les bâtiments autres que des embarcations de plaisance auraient pu être prévenus si on s'était conformé au règlement proposé. Les principales caractéristiques du règlement proposé sur le plan des embarcations de plaisance sont de moderniser le Système de délivrance de permis pour embarcations de plaisance et de faciliter la conformité universelle aux exigences en matière de construction et d'avis de conformité. Cela aura une incidence minimale sur les décès liés aux embarcations de plaisance, mais cette incidence sera tout de même significative sur le plan statistique. On prévoit qu'entre cinq et dix vies seront sauvées au total, chaque année. Il n'existe aucune donnée fiable sur le nombre total des blessures ou des dommages matériels attribuables aux incidents survenus sur les petits bâtiments.

On tirera des avantages additionnels (réductions de coûts) de la réduction ou de l'assouplissement des exigences réglementaires, particulièrement en ce qui concerne les bâtiments autres que des embarcations de plaisance. Il est difficile d'estimer les réductions de coûts associées à ces changements, mais elles compenseront certainement certains des coûts accrus découlant des autres changements à la réglementation.

Afin d'estimer les coûts qu'assumeront les intervenants, il est nécessaire d'estimer le pourcentage de la flotte représenté par les diverses catégories de longueur. Le Registre des petits bâtiments donne des indications sur le nombre des bâtiments de diverses dimensions, mais il n'est pas fiable, car un grand nombre des bâtiments autres que des embarcations de plaisance sont toujours immatriculés dans le cadre du Système de délivrance de permis pour embarcations de plaisance et doivent être inscrits dans le nouveau Registre des petits bâtiments d'ici le 1^{er} juillet 2009.

Actuellement, les meilleures estimations indiquent qu'il y a 50 000 petits bâtiments autres que des embarcations de plaisance au Canada, mais ces estimations ne comprennent pas une estimation additionnelle de 50 000 guides/pourvoiries possédant de petits bâtiments à moteur. Par conséquent, le nombre de petits bâtiments à propulsion mécanique autres que de plaisance au Canada pourrait être aussi élevé que 100 000. Afin d'évaluer le nombre respectif des bâtiments de catégories de longueur différentes, TC utilise la base de données du Système d'identification et de sécurité des embarcations (SISE), qui renferme les enregistrements de chaque modèle de bâtiment construit pour lequel on a délivré des avis de conformité. Comme ces avis sont normalement délivrés pour des embarcations de plaisance, le nombre total est beaucoup plus élevé que le nombre estimé des bâtiments autres que de plaisance au Canada. En outre, le SISE n'indique que les modèles pour lesquels on a délivré des avis de conformité, et non le nombre total des bâtiments. Cependant, il s'agit de la meilleure estimation qu'on ait de la distribution des catégories de dimension au sein de la flotte actuelle. Depuis 2001, le SISE indique les nombres ci-après pour les modèles dans les catégories de longueur suivantes. Cela permet de calculer le nombre approximatif de bâtiments qui constituent la flotte actuelle.

Table 1

Length	Number of vessels in BIASS	% of total number of vessels in BIASS	Estimated total number of non-pleasure vessels in the existing non-recreational fleet
≤ 6 m	220 968	86.2%	82 800
> 6 m, ≤ 8 m	26 748	10.4%	10 400
> 8 m, ≤ 9 m	3 811	1.5%	3 000
> 9 m, ≤ 12 m	3 280	1.3%	2 600
> 12 m	1 590	0.6%	1 200
Total for all lengths	256 397	100%	100 000

Safety equipment requirements for non-pleasure vessels

The new requirements, which will result in direct costs to owners of small vessels, are

- Increased requirements for first aid kits for all non-pleasure vessels (approximately \$20 per vessel).
- Increased requirements for fire extinguishers on non-pleasure vessels between 6 and 8 m in length, representing approximately 10.4% of non-pleasure vessels (approximately \$75 per vessel).
- Manual bilge pumps instead of bailers are required on non-pleasure vessels more than 9 m in length, since a bailer is not likely to be useful on any vessel over 9 m. The cost of a simple, hand-held manual bilge pump suitable for an open vessel is less than \$50, while a high-output hand-operated fixed bilge pump suitable for a decked vessel and the associated plumbing and installation would be closer to \$200. Since many non-pleasure vessels in this size range already comply with this requirement, it is likely that less than 2% of the fleet (2 000) would be required to purchase new equipment.
- Re-boarding devices will be required on vessels less than 6 m in length in which a person must climb more than 0.5 m in order to re-board the vessel from the water. A re-boarding device may be improvised from a short piece of rope or may be built into a vessel's structure. The cost of a pre-made boarding ladder suitable for a small vessel starts at approximately \$30. It is not clear how many vessels will be affected by this requirement, because it is unknown how many vessels less than 6 m in length have such high sides. But the alternative is to permit small vessels to operate without any mechanism for bringing back on board a person who has fallen overboard into cold water, an often fatal circumstance.

Costs to non-pleasure vessels will be variable, since many already comply with these requirements and owners have three years and six years respectively to comply with the new requirements for first-aid kits and fire extinguishers. Most costs will be one-time costs, though increased requirements for certain types of equipment may result in repeat costs when equipment needs replacement.

Tableau 1

Longueur	Nombre de bâtiments dans le SISE	% du nombre total des bâtiments dans le SISE	Nombre total estimatif des bâtiments autres que des embarcations de plaisance dans la flotte autre que de plaisance actuelle
≤ 6 m	220 968	86,2 %	82 800
> 6 m, ≤ 8 m	26 748	10,4 %	10 400
> 8 m, ≤ 9 m	3 811	1,5 %	3 000
> 9 m, ≤ 12 m	3 280	1,3 %	2 600
> 12 m	1 590	0,6 %	1 200
Total pour toutes les longueurs	256 397	100 %	100 000

Exigences en matière d'équipement de sécurité pour les bâtiments autres que de plaisance

Voici les nouvelles exigences qui entraîneront des coûts directs pour les propriétaires de ces bâtiments :

- Exigences plus rigoureuses rattachées aux trousse de premiers soins à bord de tous les bâtiments autres que des embarcations de plaisance (environ 20 \$ par bâtiment).
- Exigences plus rigoureuses rattachées aux extincteurs à bord des embarcations de 6 à 8 m, ce qui représente environ 10,4 % des bâtiments autres que des embarcations de plaisance (environ 75 \$ par bâtiment).
- Des pompes de cale manuelles, plutôt que des écopes, sont requises sur les embarcations d'une longueur supérieure à 9 m car une écope n'est probablement guère utile sur un bâtiment de cette longueur. Le coût d'une pompe de cale portative simple pour un bâtiment non ponté est inférieur à 50 \$, alors qu'une pompe de cale fixe manuelle à rendement élevé pour un bâtiment ponté coûte environ 200 \$ (tuyauterie et installation comprises). Comme un grand nombre des bâtiments autres que de plaisance de cette dimension sont déjà conformes à cette exigence, il est probable que moins de 2 % des exploitants de la flotte (2 000 bâtiments) devraient acheter un nouvel équipement.
- Des dispositifs de remontée à bord seront requis sur les bâtiments de moins de 6 m si une personne tombée à l'eau doit grimper plus de 0,5 m pour remonter à bord. Il est possible d'improviser un dispositif de remontée à bord en utilisant un petit bout de corde ou bien le dispositif peut être intégré à la structure. Le prix de départ d'une échelle de remontée toute faite pour un petit bâtiment est d'environ 30 \$. On ne peut pas préciser le nombre de bâtiments qui seront visés par cette exigence, car on ne connaît pas le nombre de bâtiments de moins de 6 m qui possèdent des côtés de cette hauteur. Toutefois, la solution de rechange aurait consisté à permettre aux petits bâtiments de naviguer sans mécanisme de remontée d'une personne tombée dans des eaux très froides, ce qui peut souvent entraîner un décès.

Les coûts rattachés aux bâtiments autres que de plaisance varieront, car un grand nombre d'entre eux sont déjà conformes à ces exigences et les propriétaires disposent de trois ans et de six ans, respectivement, pour se conformer aux nouvelles exigences en matière de trousse de premiers soins et d'extincteur. La majorité des coûts seront uniques, même si les exigences plus rigoureuses liées à certains types d'équipement peuvent entraîner des coûts récurrents lorsque l'équipement doit être remplacé.

First-aid kits and fire extinguishers must be replaced or maintained on a regular basis, and consequently these costs should be amortized over a number of years. It is difficult to estimate the frequency of maintenance or replacement costs because this equipment deteriorates at very different rates in different environments. For instance, in salt water, a fire extinguisher may need replacement every five years if it is not well protected. For a vessel in this situation, the new requirements would pose no additional cost except for the additional cost due to the larger size required.

New operational requirements include the requirement for owners and operators of passenger-carrying vessels and persons responsible for guided excursions on human-powered vessels to make provision for the protection of passengers and clients from cold shock and hypothermia in case of accidental capsizing or swamping when the water temperature is less than 15°C. Most human-powered excursions already have operational procedures in place to provide this level of protection; however, this is not true of a significant number of passenger-carrying vessels that currently are without life rafts due to their size or area of operation. These vessels will be required either to purchase additional hypothermia protective equipment or to establish operational procedures to achieve protection. Should owners wish to meet this requirement with the purchase of specialized equipment such as thermal protective lifejackets or suits, the cost may be of \$200 to \$300 per passenger. However, if the owner establishes procedures based on industry best practices, such as the wearing of existing personal flotation devices, the cost could be minimal. Owners and operators are free to decide what mechanism of protection they will provide, so long as it provides a reasonable level of protection for their clients. It is TC's intention to work with the various segments of the industry to establish guidelines for providing this protection at minimum cost.

If half of all non-pleasure vessels are passenger vessels, then the estimated direct costs of new safety equipment for non-pleasure vessels would be as follows:

Table 2

Length grouping	Estimated total number of non-pleasure vessels	Cost per vessel		Vessels requiring new equipment (%)	Total cost (\$000)
		Safety equipment (\$)	Protection from hypothermia and cold shock* (\$)		
≤ 6 m passenger	41 400		200*	50	4,140
≤ 6 m workboat	41 400			N/A	
> 6 m, ≤ 8 m passenger	5 200	525	200*	65	2,451
> 6 m, ≤ 8 m workboat	5 200	125		65	422
> 8 m, ≤ 9 m passenger	1 500	650	400*	65	1,024 ***

Les trousse de premiers soins et les extincteurs doivent être régulièrement remplacés ou entretenus, et les coûts doivent donc être amortis sur un certain nombre d'années. Il est difficile d'estimer la fréquence des coûts d'entretien ou de remplacement, car cet équipement se détériore à des rythmes très différents, selon l'environnement. Par exemple, en eau salée, un extincteur peut devoir être remplacé tous les cinq ans s'il n'est pas bien protégé. Pour un bâtiment dans cette situation, la nouvelle exigence ne représenterait aucun coût additionnel, à l'exception du coût additionnel attribuable à la plus grande dimension requise.

Les nouvelles exigences opérationnelles comprennent l'exigence, pour les propriétaires et les exploitants de bâtiment transportant des passagers et pour les personnes responsables d'excursions guidées sur un bâtiment à propulsion humaine, d'assurer la protection des passagers et des clients contre le choc hypothermique et l'hypothermie en cas de chavirage ou de submersion accidentels, lorsque la température de l'eau est inférieure à 15 °C. La majorité des excursions à propulsion humaine disposent déjà de procédures opérationnelles pour offrir ce degré de protection, toutefois cela n'est pas le cas pour un nombre considérable de bâtiments transportant des passagers et qui ne sont pas munis de radeaux de sauvetage en raison de leur dimension ou de la zone d'exploitation. Pour ces bâtiments, les propriétaires devront soit acheter de l'équipement supplémentaire de protection contre l'hypothermie, soit établir des procédures opérationnelles pour offrir la protection. Si les propriétaires souhaitent satisfaire à cette exigence en achetant un équipement spécialisé, comme des gilets de sauvetage ou des combinaisons de protection thermique, le coût peut se situer entre 200 \$ et 300 \$ par passager. Cependant, si le propriétaire établit des procédures opérationnelles fondées sur les pratiques exemplaires de l'industrie, comme le port de vêtements de flottaison individuels déjà en place, le coût est minime. Les propriétaires et les exploitants sont libres de décider quel mécanisme de protection ils offriront, du moment que ce mécanisme offre un degré de protection raisonnable à leurs clients. TC se propose de collaborer avec les diverses branches de l'industrie pour établir des lignes directrices sur l'offre de cette protection à un coût minimal.

Si la moitié de tous les bâtiments autres que des embarcations de plaisance sont des navires à passagers, les coûts directs estimatifs du nouvel équipement de sécurité pour les bâtiments autres que des embarcations de plaisance sont donc les suivants :

Tableau 2

Groupe de longueurs	Nombre total estimatif des bâtiments autres que des embarcations de plaisance	Coût par bâtiment		Bâtiments nécessitant un nouvel équipement (%)	Coût total (k\$)
		Équipement de sécurité (\$)	Protection contre l'hypothermie et le choc hypothermique* (\$)		
≤ 6 m à passagers	41 400		200*	50	4 140
bateau de travail ≤ 6 m	41 400			S.O.	
> 6 m, ≤ 8 m à passagers	5 200	525	200*	65	2 451
bateau de travail > 6 m, ≤ 8 m	5 200	125		65	422
> 8 m, ≤ 9 m à passagers	1 500	650	400*	65	1 024 ***

Length grouping	Estimated total number of non-pleasure vessels	Cost per vessel		Vessels requiring new equipment (%)	Total cost (\$000)
		Safety equipment (\$)	Protection from hypothermia and cold shock* (\$)		
> 8 m, ≤ 9 m workboat	1 500	100		65	98 ***
> 9 m, ≤ 12 m passenger	1 300	100	**	65	84
> 9 m, ≤ 12 m workboat	1 300	100		65	84
> 12 m passenger	600	250	**	65	98
>12 m workboat	600	250		65	98
Total	100 000				8,499

*Note: Assuming 50% of operators will adopt procedures instead of purchasing equipment.

**Note: Assuming most vessels in these length groupings are already equipped with life rafts and therefore will not be required to provide protection against hypothermia.

***Note: These costs will be partially offset by the transfer of these vessels from the 8 to 12 m length grouping to the 6 to 9 m length grouping.

N/A: Not applicable.

Compliance notices

Manufacturers and importers of small non-pleasure vessels will have additional requirements to meet with respect to compliance notices. The costs associated with these requirements will be limited to the effort expended to certify the vessel's compliance with the construction requirements and for the calculation of recommended safe limits. Certain United States manufacturers offer a Canadian compliance notice as an option on their vessels for a cost of \$35. This can be assumed to be the cost of measuring the vessel and managing the application to TC. The impact of the new requirements is expected to be minimal once manufacturers and builders are able to generate their own compliance notices because the cost of performing their own calculations and printing their own labels (or plates) will probably be similar. Therefore, the monetary cost of the proposed Regulations is probably neutral.

There will be some costs to manufacturers and importers as a result of the extension of the requirements for compliance notices and hull serial numbers (otherwise known as Hull Identification Numbers or HINs) to non-pleasure vessels. It is not clear how many non-pleasure vessels are brought into service each year. However, it is known how many new pleasure craft are issued compliance notices each year.

<u>Fiscal Year</u>	<u>Total compliance notices issued</u>
2005/2006	39,797
2006/2007	47,657
2007/2008	37,302
Total	<u>124,756</u>
Average	<u>41,585</u>

If the total size of the non-pleasure fleet is approximately 3% to 5% of this amount, then it is safe to assume that the number of

Groupe de longueurs	Nombre total estimatif des bâtiments autres que des embarcations de plaisance	Coût par bâtiment		Bâtiments nécessitant un nouvel équipement (%)	Coût total (k\$)
		Équipement de sécurité (\$)	Protection contre l'hypothermie et le choc hypothermique* (\$)		
bateau de travail > 8 m, ≤ 9 m	1 500	100		65	98 ***
> 9 m, ≤ 12 m à passagers	1 300	100	**	65	84
bateau de travail > 9 m, ≤ 12 m	1 300	100		65	84
> 12 m à passagers	600	250	**	65	98
bateau de travail >12 m	600	250		65	98
Total	100 000				8 499

*Nota : On suppose que 50 % des exploitants adopteront des procédures plutôt que d'acheter de l'équipement.

**Nota : On suppose que la majorité des bâtiments appartenant à ces groupes de longueurs sont déjà munis de radeaux de sauvetage et qu'ils n'auront donc pas à offrir de protection contre l'hypothermie.

***Nota : Ces coûts seront en partie compensés par le transfert de ces bâtiments du groupe de longueurs de 8 à 12 m au groupe de longueurs de 6 à 9 m.

S.O. : Sans objet.

Avis de conformité

Les fabricants et les importateurs de petits bâtiments autres que de plaisance devront satisfaire à des exigences additionnelles en ce qui concerne les avis de conformité. Les coûts liés à ces exigences se limiteront aux efforts déployés pour confirmer la conformité des bâtiments aux exigences en matière de construction et pour calculer les limites de sécurité recommandées. Certains fabricants des États-Unis offrent en option un avis de conformité canadien sur leurs bâtiments au coût de 35 \$. On peut considérer qu'il s'agit là du coût rattaché au jaugeage du bâtiment et à la gestion de la demande auprès de TC. On prévoit que l'incidence des nouvelles exigences sera minime lorsque les fabricants et les constructeurs seront en mesure de produire leurs propres avis de conformité, car le coût des calculs et de l'impression des étiquettes ou plaques sera probablement le même. Par conséquent, le coût du règlement proposé est sans doute neutre.

Les fabricants et les importateurs devront assumer certains coûts en raison de l'application des exigences liées aux avis de conformité et aux numéros de série de la coque (connus aussi sous le nom de « numéros d'identification de la coque » ou NIC) pour les bâtiments autres que de plaisance. On ne sait pas exactement combien de ces bâtiments sont mis en service chaque année, mais on connaît le nombre de nouvelles embarcations de plaisance pour lesquelles on délivre des avis de conformité au cours d'une année.

<u>Exercice financier</u>	<u>Total des avis de conformité délivrés</u>
2005-2006	39 797
2006-2007	47 657
2007-2008	37 302
Total	<u>124 756</u>
Moyenne	<u>41 585</u>

Si la flotte totale des bâtiments autres que des embarcations de plaisance représente environ entre 3 % et 5 % de ce chiffre, il est

non-pleasure vessels coming into service each year is approximately 1 300 to 2 000. The additional annual cost to manufacturers of the new requirement for compliance notices on small vessels is approximately \$52,500 to \$70,000.

However, delays in obtaining compliance notices from the Minister have been a constant source of frustration for builders and TC alike, and therefore there is a net non-monetary benefit to manufacturers as a result of producing their own compliance notices.

Under the existing Regulations, owners of pleasure craft that do not have a compliance notice for any reason are required to obtain one from TC for their vessels at a cost of \$5. Current estimates are that at least 30% of all pleasure craft currently in service do not have compliance notices. If there are approximately two million licensed pleasure craft in Canada, the repealing of this provision in the proposed Regulations represents a saving to owners of approximately \$3,000,000. The new requirements will also provide greater clarity to purchasers of new vessels as to the suitable uses for the vessels they purchase.

Over time, these requirements are expected to reduce the need for TC to inspect vessels individually; instead, TC will monitor and audit manufacturers and importers for compliance with their own self-certification. This will result in a reduced demand for TC to conduct routine inspections of small vessels and an increased ability to focus inspection and monitoring resources on higher-risk operations.

Hull serial numbers

The proposed Regulations also contain new provisions for hull serial numbers to be attached to non-pleasure vessels and for secondary (hidden HINs) to be attached to all vessels. Manufacturers are required to permanently attach the HIN using an international format that is unique to each vessel. In addition to the safety advantages, HINs are used extensively by police to facilitate the recovery of stolen vessels. A 2001 survey estimated that the value of small vessels stolen in Canada and not returned was conservatively estimated to be approximately \$120,000,000. If 5% of those vessels will be recoverable as a result of the new requirements, the savings could amount to as much as \$6,000,000. These new requirements represent an insignificant cost to manufacturers (probably less than \$5 per vessel) but an increased savings overall to industry, vessel owners and insurance companies as a result of increased efficiency in the recovery of stolen vessels.

Critical safety requirements

New critical safety requirements will apply to a small number of vessels that are not subject to the construction requirements and thus have been subject to no minimum safety requirements and to foreign vessels operating in Canada that are not subject to Canadian construction requirements. The costs associated with compliance with these critical safety requirements may be significant when assessed against an individual vessel, but the overall cost will be minimal due to the small number of vessels that do not meet the requirement. This will establish an absolute minimum standard for safety that is expected of all vessels operating in Canada or that are maintained or repaired in Canada.

Pleasure craft

There will be no increase in the cost of licensing for pleasure craft owners as a result of the requirement to re-license the vessel

donc indiqué de supposer que le nombre des bâtiments autres que de plaisance mis en service chaque année est d'environ 1 300 à 2 000. Pour les fabricants, le coût additionnel des nouvelles exigences en matière d'avis de conformité pour les petits bâtiments est d'environ 52 500 \$ à 70 000 \$ par année.

Cependant, les retards liés à l'obtention des avis de conformité auprès du ministère représentent une source constante de frustration pour les constructeurs et pour TC. Par conséquent, il existe un avantage non monétaire net pour les fabricants qui produisent leurs propres avis de conformité.

En vertu du règlement actuel, les propriétaires d'une embarcation de plaisance qui ne possèdent pas d'avis de conformité, indépendamment de la raison, sont tenus d'en obtenir un auprès de TC, au montant de 5 \$. Les estimations courantes indiquent qu'au moins 30 % de toutes les embarcations de plaisance actuellement en service ne possèdent pas d'avis de conformité. Si on recense environ deux millions d'embarcations de plaisance immatriculées au Canada, l'abrogation de cette disposition dans le règlement proposé représente une économie d'environ 3 000 000 \$ pour les propriétaires. En outre, les nouvelles exigences permettront de mieux préciser aux acheteurs d'un nouveau bâtiment les utilisations adéquates du bâtiment acheté.

Au fil du temps, on prévoit que ces exigences réduiront la nécessité, pour TC, d'inspecter les bâtiments un à un. TC surveillera et contrôlera plutôt les fabricants et les importateurs pour établir s'ils se conforment à leur propre autocertification. Pour TC, il sera moins nécessaire de mener des inspections régulières sur les petits bâtiments et on pourra alors affecter davantage les ressources d'inspection et de suivi aux activités à risque plus élevé.

Numéros de série de coque

Le règlement proposé contient également de nouvelles dispositions sur les numéros de série de la coque à apposer sur les bâtiments autres que de plaisance et sur les NIC secondaires (NIC cachés) à apposer sur tous les bâtiments. Les fabricants doivent fixer en permanence le NIC en respectant un format international, unique à chaque bâtiment. Outre les avantages qu'ils offrent sur le plan de la sécurité, les NIC sont très utilisés par la police pour faciliter la récupération des bâtiments volés. Une étude de 2001 a estimé que la valeur des petits bâtiments volés au Canada et non retournés est d'environ 120 000 000 \$, ce qui représente une estimation prudente. Si on récupère 5 % de ces bâtiments grâce aux nouvelles exigences, les économies pourraient s'élever à 6 000 000 \$. Ces nouvelles exigences représentent un coût négligeable pour les fabricants (probablement moins de 5 \$ par bâtiment), mais des économies supplémentaires pour l'industrie, les propriétaires de bâtiment et les compagnies d'assurance, en raison de l'efficacité accrue de la récupération des bâtiments volés.

Exigences essentielles en matière de sécurité

De nouvelles exigences essentielles en matière de sécurité s'appliqueront à un petit nombre de bâtiments qui ne sont pas assujettis aux exigences de construction, et qui n'ont donc été visés par aucune exigence de sécurité minimale, et aux bâtiments étrangers exploités au Canada et non assujettis aux exigences canadiennes en matière de construction. Les coûts de conformité à ces exigences essentielles de sécurité peuvent être considérables lorsqu'on les évalue pour un seul bâtiment, mais le coût général sera minime, compte tenu du petit nombre de bâtiments qui ne satisfont pas à l'exigence. Cela établira une norme de sécurité minimale absolue qui devrait être respectée par tous les bâtiments exploités au Canada ou entretenus ou réparés au pays.

Embarcations de plaisance

Le renouvellement du permis pour les propriétaires de bâtiments tous les 10 ans ne donnera lieu à aucune augmentation du

every 10 years. This program is currently free of charge to the user and will continue to be so.

The cost to pleasure craft owners will be minimal and will be limited to a very small number of vessels less than 6 m in length, but with a freeboard greater than 0.5 m, that will be required to obtain a re-boarding device under the proposed Regulations. Consequently, these costs have not been evaluated.

The relaxation of requirements for pleasure craft between 8 and 9 m as a result of adjustment of length categories will affect approximately 30 000 vessels.

Search and rescue

Safety benefits and operational requirements will translate directly into financial benefits to the taxpayer as a result of decreased requirements for search and rescue resources and greater efficiency in their deployment. Operational provisions such as the requirement to report the number of passengers will clearly identify for search and rescue authorities how many persons are the subjects of a search. When that number of persons has been accounted for, resources will be available for re-deployment instead of continuing to search for an unidentified number of survivors. The financial benefit due to saved lives and/or reduction in injury will far outweigh the minimal cost associated with the changes to passenger vessel operations.

In addition, the modernization of the Pleasure Craft Licensing System will result in earlier identification of the specifics of vessels in distress and consequently more rapid resolution of distress situations.

Stability

The existing Regulations incorporate by reference TP 1332, which require that all small non-pleasure vessels more than 6 m in length and constructed since April 1, 2005, meet the stability requirements set out in the International Organization for Standardization (ISO) standard 12217-1. The ISO method of assessing stability is unfamiliar to many builders, especially small boat shops, and consequently the proposed Regulations now include reference to a more familiar method for assessing stability. This alternative method may not be cheaper in and of itself and is more conservative than the ISO approach but because the industry is more familiar with this alternative approach, it should be more useful to small boat shops. Since the cost of errors in assessing stability at the construction stage can be significant, the regulatory proposal, by reducing the potential for mistakes, will reduce the overall cost to the boat building industry.

Strategic environmental analysis

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

Consultation

Consultations for the proposed Regulations have been extensive — reaching every sector of the industry and every region of Canada. Consultations began in February 2002 with a joint team

coût d'immatriculation pour les propriétaires d'une embarcation de plaisance. Ce programme est actuellement gratuit et continuera de l'être.

Le coût rattaché aux propriétaires des embarcations de plaisance sera minime et se limitera à un très petit nombre de bâtiments de moins de 6 m et qui ont un franc-bord supérieur à 0,5 m. Ces bâtiments devront être munis d'un dispositif de remontée à bord en vertu du règlement proposé. Par conséquent, ces coûts n'ont pas été évalués.

L'assouplissement des exigences applicables aux embarcations de plaisance de 8 à 9 m, qui découle du rajustement des catégories de longueurs, touchera environ 30 000 bâtiments.

Recherche et sauvetage

Les avantages sur le plan de la sécurité et les exigences opérationnelles se traduiront directement par des avantages financiers pour le contribuable en raison des besoins réduits en ressources de recherche et de sauvetage et de la plus grande efficacité de l'affectation de ces ressources. Les dispositions opérationnelles, comme l'obligation de signaler le nombre de passagers, permettront d'indiquer clairement aux autorités de recherche et de sauvetage le nombre de personnes qui font l'objet d'une recherche. Lorsque le nombre de personnes sera établi, on affectera les ressources nécessaires plutôt que de continuer à chercher un nombre inconnu de survivants. L'avantage financier découlant des vies sauvées ou de la réduction du nombre de personnes blessées l'emportera de loin sur le coût minimal lié aux changements dans l'exploitation des navires à passagers.

En outre, la modernisation du Système de délivrance de permis pour embarcations de plaisance donnera lieu à une détermination plus rapide des caractéristiques des bâtiments en détresse et ainsi, à une résolution plus rapide des situations de détresse.

Stabilité

Le règlement actuel comprend, par renvoi, TP 1332, qui exige que tous les bâtiments autres que de plaisance de plus de 6 m et construits avant le 1^{er} avril 2005 satisfassent aux exigences de stabilité établies par la norme Organisation internationale de normalisation (ISO) 12217-1. La méthode d'ISO pour évaluer la stabilité est méconnue d'un grand nombre de constructeurs, et particulièrement des petits chantiers maritimes, et par conséquent, le règlement proposé comprend maintenant un renvoi à une méthode plus connue. Cette autre méthode ne semble pas plus économique en soi et semble plus prudente que l'approche d'ISO, mais parce que l'industrie est plus à l'aise avec cette autre approche, elle est donc plus pratique pour les petits chantiers maritimes. Comme le coût des erreurs d'évaluation de la stabilité commises à l'étape de la construction peut être considérable, la proposition réglementaire, en diminuant les possibilités d'erreur, réduira le coût total pour l'industrie des embarcations.

Analyse environnementale stratégique

Une analyse préliminaire des impacts environnementaux a été entreprise conformément aux critères de l'énoncé de principes sur l'évaluation environnementale stratégique de TC — mars 2001. L'analyse préliminaire a permis de conclure qu'une analyse détaillée n'est pas nécessaire. Les évaluations ou les études supplémentaires portant sur les effets de cette initiative sur l'environnement ne sont pas susceptibles de donner un résultat différent.

Consultation

Les consultations sur le règlement proposé ont été longues et ont permis de sonder chaque secteur de l'industrie et chaque région du Canada. Les consultations ont débuté en février 2002,

from the CCG and TC. In British Columbia alone, over 1 500 invitations were mailed to boat builders, marine retailers, industry associations, boating associations, paddle sport associations, yacht clubs, marinas, municipalities and First Nations. The purpose of these consultations was to discuss with stakeholders the issues that were most important to them and to identify basic principles for the reform of the existing Regulations. Three fundamental principles that emerged from these consultations are as follows:

- “A boat is a boat is a boat” meaning that small vessels may be divided into different categories by their use, but in general they are built in the same facilities and should meet the same standards. This principle is reflected in the current proposal that all small vessels 6 m or less in length should be built to the same standards, and in the extension of requirements for hull serial numbers and compliance notices to non-pleasure vessels.
- Pleasure craft should not be subjected to different areas of operation — this principle is respected in the proposed Regulations.
- A division of the fleet of small vessels at 9 m in length is more appropriate than at 8 m — this principle is reflected in the proposed Regulations, except in certain circumstances. For instance, the requirement for life rafts to be carried on passenger-carrying vessels becomes effective for vessels more than 8.5 m in length because this is the length equivalent of five gross tonnage and therefore represents the status quo with respect to the existing Regulations.

Following the 2002 round of consultations, TC and the CCG continued to meet with industry groups and organizations and presented various proposals for discussions. Following the transfer of the responsibility for the regulation of pleasure craft from CCG to TC in early 2004, these discussions continued. Organizations consulted included guide/outfitter associations, industry associations, yacht club organizations, marinas, marine trade associations, boat builders, safety organizations, other government departments, police and other enforcement agencies and regional and national meetings of Recreational Boating Advisory Councils and the Canadian Marine Advisory Council (CMAC). Numerous meetings were held at both the regional, provincial and national levels in order to ensure the scope of consultations was truly national and to address specific regional issues that arose.

Given the variability of the Canadian fleet of small vessels and the vast differences in the type of operation, each consulted group had different concerns. In each case, efforts were expended to develop a regulatory requirement that was most appropriate to that particular group and that did not pose undue hardship on the group as a whole or have significant unintended effects on other groups. Repeat consultations either in person or through email provided the opportunity to present modified proposals to stakeholder groups and evaluate their acceptability and effectiveness. In numerous cases, alternatives needed to be considered and options reviewed as set out above. The result is a regulatory proposal that has been extensively modified in response to stakeholder concerns and that represents a consensus approach to the safety of small vessels in Canada.

avec une équipe mixte formée de représentants de la GCC et de TC. En Colombie-Britannique seulement, plus de 1 500 invitations ont été postées aux constructeurs navals, aux détaillants d'équipement nautique, aux associations de l'industrie, aux associations nautiques, aux associations de sports de pagaie, aux clubs nautiques, aux ports de plaisance, aux municipalités et aux Premières Nations. L'objectif de ces consultations était de discuter avec les intervenants des problèmes qui leur semblaient les plus importants et d'établir les principes fondamentaux de la réforme du règlement actuel. Voici les principes fondamentaux dégagés de ces consultations :

- « Un bateau demeure un bateau » — ce qui signifie que les petits bâtiments peuvent être répartis dans des catégories différentes selon leur utilisation, mais qu'en général, ils sont construits dans les mêmes installations et doivent respecter les mêmes normes. Ce principe se reflète dans la proposition actuelle qui veut que tous les petits bâtiments de 6 m ou moins soient construits selon les mêmes normes et conformément aux exigences qui s'appliquent désormais aux numéros de série de coque et aux avis de conformité visant les bâtiments autres que de plaisance.
- Les embarcations de plaisance ne devraient pas être cantonnées à des zones d'exploitation différentes — ce principe est respecté dans le règlement proposé.
- Une division de la flotte des petits bâtiments à 9 m de longueur est plus adéquate qu'une division à 8 m — ce principe se trouve dans le règlement proposé, sauf dans certaines circonstances. Par exemple, l'exigence selon laquelle des radeaux de sauvetage doivent être transportés sur les bâtiments transportant des passagers s'applique aux bâtiments d'une longueur de plus de 8,5 m car c'est la longueur équivalant à une jauge brute de cinq. Cette norme représente donc le statu quo vis-à-vis du règlement actuel.

À la suite de la série de consultations de 2002, TC et la GCC ont continué de rencontrer des groupes et des organismes de l'industrie et ont présenté diverses propositions, pour discussion. À la suite du transfert de la responsabilité de la réglementation sur les embarcations de plaisance de la GCC à TC au début de 2004, ces discussions se sont poursuivies. Parmi les organismes consultés, citons les associations de guides/pourvoiries, les associations de l'industrie, les clubs nautiques, les ports de plaisance, les associations commerciales maritimes, les constructeurs navals, les organismes de sécurité, les autres ministères, la police et les autres organismes d'application. On a également participé aux réunions régionales et nationales des conseils consultatifs sur la navigation de plaisance et du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC). On a tenu de nombreuses réunions à l'échelle régionale, provinciale et nationale afin de s'assurer que la portée des consultations était bel et bien nationale et de tenir compte des problèmes régionaux particuliers qui se présentaient.

Du fait de la diversité de la flotte canadienne des petits bâtiments et des énormes différences observées à l'égard du type d'activité, chaque groupe consulté avait ses propres préoccupations. Dans chaque cas, on s'est efforcé d'élaborer une exigence réglementaire qui convenait le mieux à ce groupe particulier et qui ne représentait aucun préjudice indu pour l'ensemble du groupe ni n'avait de conséquences inattendues graves sur les autres groupes. Les consultations répétées, soit en personne soit par courriel, nous ont donné la possibilité de présenter des propositions modifiées aux groupes d'intervenants et d'évaluer leur acceptabilité et leur efficacité. Dans de nombreux cas, il a fallu examiner des solutions de rechange et des options, comme on l'indique ci-dessus, de sorte que le règlement proposé a été considérablement modifié pour tenir compte des préoccupations des intervenants et avoir une approche par consensus de la sécurité des petits bâtiments au Canada.

Selected options and cooperation

Report on entering into service

Under the former CSA, owners of non-pleasure vessels were required to submit their vessels for a first inspection prior to placing the vessel in service. This requirement does not appear in the CSA 2001 because of the practical impossibility of inspecting this large number of non-pleasure vessels. Instead, TC intends to focus its inspection and monitoring resources on those vessels that are at the highest risk. However, in order to ensure that TC is aware of the existence of these vessels, the proposed Regulations include a requirement that before placing a vessel (that is not human powered) into commercial service, the owner must inform TC.

This report will initiate the owner's long-term relationship with TC and will include both the application for registration and the tombstone data required for the management of TC's Small Vessel Monitoring and Inspection Program. This will ensure that TC has the information it needs in order to evaluate relative risk for the purposes of targeted inspections, while minimizing the administrative burden for small vessel owners.

Pleasure craft licensing

Certain provisions respecting the Pleasure Craft Licensing System and enforcement now appear in the CSA 2001 and therefore they do not need to be duplicated in the proposed Regulations. The licensing provisions that remain in the proposed Regulations also reflect the new electronic licensing system administered by Service Canada on behalf of TC. This information is used regularly by Rescue Coordination Centres to contact the owners of vessels in distress and by police for enforcement purposes. In order to ensure information in the database is accurate, the proposed changes include conversion to licences with a 10-year expiry and mandatory reporting of a change of name or address. Existing licences will not expire in 10 years, but owners will be required to ensure the information on the licence is accurate and then the licence will expire 10 years after the date of the change of information.

Operational requirements

Towing other vessels or objects can be an extremely hazardous experience. High stress comes onto the towline causing the towline to snap with sometimes fatal effect and a towing vessel may be run down or capsized by a large tow. In collaboration with the towing industry, TC is developing standards for the construction of tugs (defined as vessels designed for the primary purpose of towing) and consequently construction requirements for tugs do not appear in the proposed Regulations. However, it was agreed that safety equipment requirements for tugs should not be removed from the proposed Regulations and also that small workboats that were not designed as tugs, but which are engaged in towing, should be subject to very basic operational requirements.

Consequently, new requirements are proposed that apply to all vessels that engage in towing, including provision of a means of quick release of the towline in case of emergency, deck drainage and positive buoyancy at the stern of the towing vessel, and means of escape from the wheelhouse in case of sudden capsizing. Vessels carrying passengers will be prohibited from towing.

Options choisies et collaboration

Rapport sur la mise en service

En vertu de l'ancienne LMMC, les propriétaires d'un bâtiment autre que de plaisance devaient présenter leur bâtiment pour une première inspection avant de mettre celui-ci en service. Cette exigence ne se trouve pas dans la LMMC 2001, en raison de l'impossibilité, sur le plan pratique, d'inspecter ce grand nombre de bâtiments. TC entend plutôt affecter en priorité ses ressources d'inspection et de surveillance aux bâtiments qui constituent un risque élevé. Toutefois, afin que TC connaisse l'existence de ces bâtiments, le règlement proposé comprend l'exigence, pour le propriétaire d'un bâtiment autre qu'une embarcation de plaisance (qui n'est pas un bâtiment à propulsion humaine), d'informer TC avant de mettre son bâtiment en service commercial.

Ce rapport établira la relation à long terme entre le propriétaire et TC et comprendra la demande d'enregistrement et les données de base requises pour la gestion du Programme de contrôle et d'inspection des petits bâtiments de TC. De cette façon, TC disposera des renseignements requis pour évaluer le risque relatif pour les besoins des inspections ciblées, tout en minimisant le fardeau administratif des propriétaires de petit bâtiment.

Délivrance de permis pour les embarcations de plaisance

Certaines dispositions relatives au Système de délivrance de permis pour embarcations de plaisance et à l'application se trouvent désormais dans la LMMC 2001 et n'ont pas à être répétées dans le règlement proposé. Les dispositions sur l'immatriculation qui demeurent dans le règlement proposé tiennent également compte du nouveau système de délivrance électronique administré par Service Canada au nom de TC. Les centres de coordination du sauvetage utilisent régulièrement ces renseignements pour communiquer avec les propriétaires des bâtiments en détresse et la police les utilise à des fins d'application de la loi. Afin d'assurer que l'information contenue dans la base de données sera exacte, on propose comme changements des permis d'une validité de 10 ans et le signalement obligatoire d'un changement de nom ou d'adresse. Les permis actuels n'expireront pas dans 10 ans, mais les propriétaires devront veiller à ce que les renseignements figurant sur le permis restent exacts, à la suite de quoi le permis expirera 10 ans après la date de modification des renseignements qu'il contient.

Exigences opérationnelles

Le remorquage d'autres bâtiments ou d'objets peut être une expérience très dangereuse. Le câble de remorque est mis à dure épreuve et il peut se rompre, ce qui a parfois des conséquences fatales. En outre, un remorqueur peut être éperonné ou chaviré par une grosse remorque. De concert avec l'industrie du remorquage, TC élabore actuellement des normes sur la construction des remorqueurs (qu'on définit comme des bâtiments principalement conçus pour le remorquage), ce qui fait que les exigences sur la construction des remorqueurs ne figurent pas dans le règlement proposé. Cependant, on a convenu que les exigences en matière d'équipement de sécurité des remorqueurs ne devaient pas être retirées du règlement proposé et que les petits bateaux de travail qui ne sont pas conçus comme des remorqueurs mais qui effectuent du remorquage devaient satisfaire aux exigences opérationnelles élémentaires.

Par conséquent, on propose de nouvelles exigences qui s'appliquent à tous les bâtiments qui effectuent du remorquage, dont les suivantes : la mise en place d'un mécanisme de libération rapide du câble de remorque en cas d'urgence, l'assèchement du pont et la flottabilité positive à l'arrière du bateau remorqueur et des moyens d'évacuation de la timonerie en cas de chavirage soudain.

However, these provisions will not apply to a vessel that is towing another in order to respond to a distress or other emergency.

Due to the nature of their operations and their small size, small West Coast tugs (boom boats or dozer boats) find it difficult to comply with equipment carriage requirements for vessels of their size. The proposed Regulations relax the requirements for certain safety equipment when operating in recognized booming grounds. These booming grounds are located in protected waters immediately adjacent to active land-based operations and consequently, there is no reduction in safety for the operators of these vessels.

At the present time, small vessels are generally exempt from the requirements to conduct fire and boat drills. Yet numerous incidents over recent years have resulted from unfamiliarity with lifesaving equipment. Consequently, a new section is proposed that requires that the operator of a non-pleasure vessel ensure the crew is proficient in the use of the vessel's lifesaving and fire-fighting equipment and that the crew must engage in sufficient practices to ensure they are proficient at all times. There is no requirement to conduct drills at any specific interval, but the crew must maintain its familiarity with the use of the vessel's lifesaving equipment.

Passenger-carrying vessels must report the number of passengers on board to a person on shore who is responsible for alerting search and rescue authorities in case of emergency. In remote situations where it is not possible to report to a person, the information is to be left in an identifiable location on shore.

All these operational requirements result from recent incidents that have demonstrated that failure to follow safety procedures will eventually result in an incident. These issues have been raised in a number of TSB investigations, and these changes will result in both reduced numbers of incidents and increased survival when an incident does occur.

Guides/outfitters

Initial proposals included prescriptive requirements for the carriage of life rafts and thermal protective lifejackets. In discussion with the Canadian Federation of Outfitter Associations (representing tens of thousands of operators), it became apparent that the original proposals were far too restrictive and that even the existing Regulations contained provisions that were extremely problematic for small guide/outfitter operations, such as a complete prohibition on the carriage of propane on any vessel that carries passengers.

Guides/outfitters carry passengers between campsites and to observe the current prohibition, they have to return with no passengers aboard and make a second trip to transport a propane bottle between camps. Consideration of options and a review of accident statistics led TC to modify proposals for the carriage of propane on board small vessels which were acceptable to the outfitter community and which did not diminish safety. Consequently, small vessels will be permitted to carry up to 30 kg of propane so long as it is stowed appropriately and protected from the elements.

Le remorquage sera interdit aux bâtiments qui transportent des passagers. Toutefois, ces dispositions ne s'appliqueront pas dans les cas où un bâtiment en remorque un autre dans une situation de détresse ou d'urgence.

En raison de la nature de leurs activités et de leur petite dimension, il est difficile pour les petits remorqueurs de la côte Ouest (remorqueurs de billes) de satisfaire aux exigences en matière de transport d'équipement applicables aux bâtiments de leur dimension. Le règlement proposé assouplit les exigences liées à certains équipements de sécurité lorsque ces bâtiments mènent des opérations dans des zones d'estacades flottantes reconnues. Ces aires de flottage sont situées dans des eaux protégées directement adjacentes à des exploitations à terre et la sécurité des exploitants de ces bâtiments n'est donc pas réduite.

Pour le moment, les petits bâtiments sont généralement exemptés des exigences de conduite d'exercices d'incendie et d'embarcation. Cependant, de nombreux incidents survenus au cours des dernières années sont attribuables à une méconnaissance de l'équipement de sauvetage. Ainsi, un nouvel article est proposé qui exige que l'exploitant d'un bâtiment autre que de plaisance s'assure que les membres de l'équipage savent utiliser l'équipement de sauvetage et de lutte contre l'incendie du bâtiment et qu'ils ont suffisamment de pratiques pour parfaire leurs compétences en tout temps. Il n'existe aucune exigence relative à la tenue d'exercices à intervalle précis, mais l'équipage doit maintenir sa connaissance de l'utilisation de l'équipement de sauvetage du bâtiment.

Le capitaine d'un bâtiment transportant des passagers doit signaler le nombre de passagers se trouvant à bord à une personne demeurant à terre, qui sera chargée d'alerter les autorités de recherche et de sauvetage en cas d'urgence. Dans les lieux éloignés où il est impossible de transmettre l'information à quelqu'un, l'information doit être indiquée dans un lieu identifiable situé à terre.

Toutes ces exigences opérationnelles font suite à de récents incidents qui ont montré que le non-respect des procédures de sécurité peut causer un incident. Ces questions ont été soulevées dans un certain nombre d'enquêtes du BST et ces modifications se traduiront par une réduction du nombre des incidents et par une augmentation du taux de survie en cas d'incident.

Guides/pourvoiries

Les propositions initiales comprenaient des exigences prescriptives en matière de transport de radeaux de sauvetage et de gilets de sauvetage à protection thermique. Après des discussions avec la Fédération canadienne des associations de pourvoiries (qui représente des dizaines de milliers d'exploitants), il est devenu manifeste que les propositions initiales étaient beaucoup trop restrictives et que même le règlement actuel contenait des dispositions causant de très gros problèmes aux petites entreprises, comme l'interdiction complète relative au transport de propane sur tout bâtiment transportant des passagers.

Les guides/pourvoiries transportent des passagers entre les camps et pour respecter l'interdiction actuelle, ils doivent revenir sans passagers à bord et effectuer un deuxième voyage pour transporter une bouteille de propane entre les camps. L'examen des options et des statistiques sur les accidents a mené TC à modifier les propositions liées au transport de propane à bord des petits bâtiments et ces propositions sont acceptables pour la communauté des pourvoiries et ne compromettent pas la sécurité. Par conséquent, un petit bâtiment pourra transporter jusqu'à 30 kg de propane, pourvu que le gaz soit adéquatement arrimé et protégé contre les éléments.

Protection from hypothermia and cold water shock

Investigation of drowning and fatality statistics shows that most person who die in cold water do not die of hypothermia, but drown due to the incapacitating effects of cold water shock. Some investigators claim that 40% to 60% of those who die as a result of sudden immersion in cold water die of cold shock or swimming failure in the first 5 to 15 minutes, long before hypothermia becomes a significant problem.

The primary mechanism for protecting persons from cold-water shock is to evacuate dry into a life raft without entering the water. However, many vessels are unable to carry life rafts or are not required to do so because of the area or nature of their operations. This provision ensures that every passenger or client is protected to some degree from the effects of cold water, whether or not the vessel they are in carries a life raft.

The initial regulatory proposal included prescriptive requirements for the wearing of thermal protection lifejackets on small non-pleasure vessels and on human-powered vessels engaged in guided excursions, whenever the water temperature is lower than 15°C. Certain exemptions were provided if a vessel carried a life raft. However, stakeholders were strongly opposed claiming that this would require the wearing of thermal protection in the middle of the summer and that clients would be more at risk from heat shock than cold shock in those circumstances. It became clear that the Canadian fleet of small vessels is a highly diverse fleet with a huge variety of operational situations, making it impossible to place a single prescriptive requirement on every operation.

Operators as diverse as kayak tour guides and charter fishing skippers were able to articulate combinations of operational procedures and specialized equipment for dealing with the cold shock resulting from accidental immersion. Therefore, in recognition of industry's best practices and in the interest of focusing the attention of the rest of the small vessel industry on the hazards of cold water shock, the proposed Regulations maintain the status quo with respect to life rafts. However, a provision has been included that sets a standard for responsibility for the owner and operator to make the necessary arrangements that are most suitable to the vessel's operational situation in order to provide an appropriate level of protection to passengers and clients. This provision makes owners and operators ultimately responsible for the efficacy of the procedures they adopt. However, should they wish to follow a prescriptive standard instead, TC will establish guidelines for meeting the requirement.

Compliance notices and hull serial numbers

The proposed Regulations incorporate a fundamental shift in the manner in which TC will manage the builders and importer's Compliance Notice program. Requirements for compliance notices and hull serial numbers (currently applicable only to pleasure craft) will be extended to non-pleasure vessels one year after the coming into force of the proposed Regulations to ensure that all vessels are certified by their builders as meeting the construction requirements. For vessels not more than 6 m in length, the compliance notice also contains recommended safe limits for numbers of persons, gross load in kilogram, and engine power (if outboard powered).

Protection contre l'hypothermie et le choc hypothermique

L'examen des statistiques sur les noyades et les décès révèle que la majorité des personnes qui perdent la vie dans l'eau froide ne meurent pas en raison de l'hypothermie, mais se noient à cause des effets du choc hypothermique causé par l'eau froide. Certains des enquêteurs affirment qu'entre 40 % et 60 % des personnes qui décèdent lors d'une immersion soudaine dans l'eau froide meurent des suites du choc hypothermique ou parce qu'ils ne parviennent pas à nager au cours des 5 à 15 premières minutes, soit bien avant que l'hypothermie devienne un grave problème.

Le principal mécanisme permettant de protéger les personnes contre le choc hypothermique est l'évacuation à sec sans entrer dans l'eau au moyen d'un radeau de sauvetage. Toutefois, de nombreux bâtiments ne peuvent transporter de radeaux de sauvetage ou ne sont pas tenus de le faire en raison de la zone ou de la nature de leurs activités. Grâce à cette disposition, chaque passager ou client est protégé, à un certain degré, contre les effets de l'eau froide, que le bâtiment dans lequel il se trouve transporte ou non un radeau de sauvetage.

Le règlement proposé initial comprenait des exigences prescriptives en matière de port de gilets de sauvetage à protection thermique sur les petits bâtiments autres que de plaisance et sur les bâtiments à propulsion humaine offrant des excursions guidées, dès que la température de l'eau était inférieure à 15 °C. Certaines exemptions s'appliquaient si le bâtiment transportait un radeau de sauvetage. Cependant, les intervenants s'y opposaient farouchement, déclarant que cela nécessiterait le port d'un gilet à protection thermique au milieu de l'été et que les clients risqueraient davantage d'être victimes d'un choc thermique chaud que d'un choc hypothermique froid dans ces circonstances. Il est alors devenu manifeste que la flotte canadienne des petits bâtiments est une flotte très diversifiée présentant un grand nombre de situations opérationnelles, ce qui rend impossible l'application d'une seule exigence prescriptive pour chaque activité.

Les exploitants, depuis les guides de randonnée en kayak jusqu'aux patrons de bateau de pêche affrété, ont été en mesure de présenter des combinaisons de procédures opérationnelles et d'équipement spécialisé pour tenir compte du choc hypothermique causé par une immersion accidentelle. Ainsi, compte tenu des pratiques exemplaires de l'industrie et dans le but d'attirer l'attention des autres intervenants de l'industrie des petits bâtiments sur les dangers du choc hypothermique, le règlement proposé maintient le statu quo en ce qui concerne les radeaux de sauvetage. Toutefois, le Règlement comprend désormais une disposition qui établit une norme relative à la responsabilité du propriétaire et de l'exploitant de prendre les mesures convenant le mieux aux opérations du bâtiment pour offrir un degré de protection adéquat aux passagers et aux clients. En définitive, cette disposition rend les propriétaires et les exploitants responsables de l'efficacité des procédures qu'ils adoptent. Toutefois, si ces derniers souhaitent plutôt respecter une norme prescriptive, TC établira des lignes directrices relativement à l'observation de l'exigence.

Avis de conformité et numéros de série de coque

Le règlement proposé intègre un changement fondamental dans la façon dont TC gèrera le programme des avis de conformité aux fabricants et aux importateurs. Les exigences liées aux avis de conformité et aux numéros de série de coque (qui ne s'appliquent actuellement qu'aux embarcations de plaisance) s'appliqueront désormais aux bâtiments autres que de plaisance un an après l'entrée en vigueur du règlement proposé, de façon que tous les bâtiments soient certifiés par les fabricants en ce qui concerne les exigences de construction. Pour les bâtiments d'une longueur maximale de 6 m, l'avis de conformité indique aussi les limites de sécurité recommandées pour le nombre de personnes, la charge brute en kilogrammes et la puissance du moteur (si le bâtiment est muni d'un moteur hors-bord).

Under the new system, builders and importers will be required to affirm in a Declaration of Conformity that the vessel is built to the appropriate standard and will also be required to calculate the recommended maximum safe limits in a manner set out by TP 1332.

The proposed new approach to the management of compliance notices and hull serial numbers was discussed extensively with various classes of stakeholders. Continuing frustration with delays in the delivery of compliance notices to builders and owners of vessels led stakeholders to recommend a significant change to the original proposals. As a result, TC proposed a new approach that would transfer the responsibility for actual production of compliance notices to builders and importers. This proposal was brought to consultations with industry groups and regional and national meetings of CMAC.

Administrative burden will be significantly reduced for builders of small vessels when they begin to develop their own compliance notices. Under the proposed Regulations, the builder would not be required to submit a lengthy application to TC for each model of boat but would instead only be required to submit a copy of the Declaration of Conformity and an annual report setting out the number of identical vessels produced in that calendar year and itemizing the information they have printed on the compliance notice for that model. The format of these notices is fixed by TP 1332 but the physical medium is not. Consequently, a number of different options exist for builders, which could include the incorporation of the information directly into the fibreglass construction of a small vessel or by welding a plate inscribed with the information directly onto an aluminum vessel.

For the individual, the new approach has important impacts. Builders of home-built boats, whether used for pleasure or commercial purposes, would no longer be required to obtain compliance notices or HINs and the owner of a pleasure craft would no longer be responsible for ensuring the presence of a compliance notice and subject to fines for failing to do so. Instead, the responsibility for attaching compliance notices and hull serial numbers to a vessel would be the builder's or importer's. If the builder or importer fails to attach a compliance notice at the time of construction, they would be required to provide it when requested by the owner. If the builder or importer is unable to supply the notice or is out of business, the owner need take no further action but may be asked to demonstrate that they have made reasonable attempts to obtain one and would be encouraged to report the manufacturer to TC.

At this time, the Canadian and European standard for the weight of a person is 75 kg, whereas the United States uses a factor equivalent to a weight of 141 lbs (64 kg) when assessing the capacity of a vessel in terms of numbers of persons (the United States Coast Guard is currently reviewing this factor). Thus, the recommended maximum number of persons set out on a compliance notice will differ between a Canadian compliance notice and that required by the United States Coast Guard. Otherwise, there is very little difference between the requirements of the two countries. Even though it would be necessary to print the labels in English and French and certain country-specific information would be required, it should be possible to print the information required by the two countries on a single label for use in either country, thus resulting in reduced administrative burden for producers of imported and exported boats. In addition, since both domestic and foreign builders will be able to produce their own compliance notices, wait times for the issuance of government-printed compliance notices would be eliminated, thus improving the efficiency of the process.

Dans le cadre du nouveau système, les fabricants et les importateurs devront affirmer, dans une déclaration de conformité, que le bâtiment est construit conformément à la norme adéquate et calculer les limites de sécurité maximales recommandées en appliquant une méthode établie par la TP 1332.

On a discuté abondamment de la nouvelle approche proposée pour la gestion des avis de conformité et des numéros de série de coque avec diverses catégories d'intervenants. La frustration constante associée aux retards de livraison des avis de conformité aux fabricants et aux importateurs de bâtiment a mené les intervenants à recommander un changement important aux propositions initiales. Par conséquent, TC a proposé une nouvelle approche qui transférerait aux fabricants et aux importateurs la responsabilité de la production effective des avis de conformité. Cette proposition a été présentée aux consultations menées auprès des groupes de l'industrie et aux réunions régionales et nationales du CCMC.

Le fardeau administratif des fabricants de petits bâtiments sera considérablement réduit lorsqu'ils commenceront à produire leurs propres avis de conformité. En vertu du règlement proposé, le fabricant ne sera pas tenu de présenter une longue demande à TC pour chaque modèle de bâtiment, mais devra plutôt seulement transmettre une copie de la déclaration de conformité et présenter un rapport annuel indiquant le nombre de bâtiments identiques produits au cours de l'année civile et détaillant les renseignements imprimés sur l'avis de conformité rattaché à ce modèle. Le format de ces avis est fixé par TP 1332 mais le support physique ne l'est pas. Ainsi, un certain nombre d'options s'offrent aux fabricants, qui peuvent intégrer les renseignements directement dans la fibre de verre d'un petit bâtiment ou souder une plaque sur un bâtiment en aluminium.

Pour un particulier, la nouvelle approche a des effets importants. Les constructeurs de bâtiments de fabrication artisanale, à vocation commerciale ou de loisir, n'auront plus à obtenir des avis de conformité ou des NIC et le propriétaire d'une embarcation de plaisance ne sera plus chargé de veiller à la présence d'un avis de conformité — et ne sera plus sujet aux amendes rattachées à l'absence de l'avis. La responsabilité d'apposer des avis de conformité et des numéros de série de coque sur un bâtiment incombera plutôt au fabricant ou à l'importateur. Si le fabricant ou l'importateur omet de fixer un avis de conformité au moment de la construction, il devra le faire à la demande du propriétaire. Si le fabricant ou l'importateur n'est pas en mesure de produire l'avis ou n'est plus en affaires, le propriétaire n'a pas à prendre d'autres mesures, mais on pourra lui demander de prouver qu'il a fait des tentatives raisonnables pour obtenir un avis et on l'encouragera à signaler le fabricant à TC.

Actuellement, la norme canadienne et européenne relative au poids d'une personne est de 75 kg, alors que les États-Unis utilisent un facteur équivalent à un poids de 141 lb (64 kg). Les États-Unis utilisent cette mesure d'évaluation pour déterminer la capacité d'un bâtiment en termes du nombre de personnes (la Garde côtière des États-Unis réexamine actuellement ce facteur). Ainsi, le nombre maximal de personnes recommandé sur un avis de conformité variera entre le Canada et la Garde côtière des États-Unis. Autrement, la différence est minime entre les exigences des deux pays. Même s'il était nécessaire d'imprimer les étiquettes en anglais et en français, et que de l'information spécifique pour certains pays serait requise, il devrait être possible pour les deux pays d'imprimer l'information requise sur une seule étiquette. Ceci réduira le fardeau administratif des fabricants de bateaux importés et exportés. En outre, comme les fabricants canadiens et étrangers seront en mesure de produire leurs propres avis de conformité, les délais de délivrance des avis de conformité imprimés par le gouvernement seront éliminés, ce qui améliorera l'efficacité du processus.

The current requirement for hull serial numbers to be attached to pleasure craft will also be extended to non-pleasure vessels one year after the coming into force of the proposed Regulations and all new vessels will be required to bear a secondary or "hidden" hull serial number. This requirement has been in TP 1332 since 2005 but did not have the force of law. However, most builders have been including hull serial numbers on all the vessels they build. Not only is it a requirement for any vessel sold in the United States, but the presence of hull serial numbers greatly aids police in the recovery of stolen boats. Consequently, there will be very little additional impact on industry.

Construction requirements

Both the existing Regulations and the proposed Regulations incorporate by reference TP 1332, which makes the construction standards essentially a part of the Regulations. Since the CSA 2001 sets out the type of information that may be contained in a technical document incorporated by reference in regulations, the proposed Regulations must include all the rules of conduct currently found in the construction standards. However, TC recognizes that the industry is familiar with using a single document as a reference and that stakeholders wish to continue to use a single document that contains all the necessary requirements for the construction of a small vessel. Therefore, in order to avoid confusion, the published standard will contain references to and quotes from the proposed Regulations.

The end result is that although the revised construction standard will appear somewhat different, it will contain substantively the same information as the 2004 edition of TP 1332. A vessel that is built today to meet the current (2004) edition of the standard should meet the requirements of the 2009 edition because most changes serve to relax rather than tighten the requirements. Changes to TP 1332 are limited to explanatory material in the introduction, correction of non-technical errors, the addition of provisions required to support the new approach to compliance notices, and the wording and formatting changes that are necessary to maintain the consistency of the standard with respect to the CSA 2001 and the proposed Regulations.

The substantive changes that have been made to the construction requirements include the following:

- Construction requirements for non-pleasure vessels not more than 6 m in length are now identical to the pleasure craft requirements in order to harmonize the construction requirements for all vessels not more than 6 m in length and to simplify the extension of the compliance notice program to non-pleasure vessels with minimum difficulty and cost for builders.
- Relaxation of the ventilation requirements that reflect current boat building practice and harmonize the Canadian ventilation requirements with those of the United States' American Boat and Yacht Council (ABYC) and Europe's International Organization for Standardization (ISO).
- Changes to testing of fuel systems to be consistent with the United States' ABYC requirements.
- Provision of alternate means for flooding an enclosed engine space with fire suppressant by the use of a small port through which a fire extinguisher may be discharged.
- New requirements for automatic bilge pumps and high water alarms on small vessels more than 6 m in length in order that bilge spaces which are unobserved will not accumulate enough water to sink a vessel without warning.

L'exigence actuelle rattachée aux numéros de série de coque à fixer aux embarcations de plaisance s'appliquera également aux bâtiments autres que de plaisance un an après l'entrée en vigueur du règlement proposé et tous les nouveaux bâtiments devront porter un numéro de série de coque secondaire ou « caché ». Cette exigence fait partie de TP 1332 depuis 2005 mais n'avait pas encore force de loi. Cependant, la majorité des fabricants indiquaient les numéros de série de coque sur tous les bâtiments construits. Outre le fait que cette exigence s'applique à tout bâtiment vendu aux États-Unis, la présence des numéros de série de coque aide considérablement la police à retrouver les bâtiments volés. Par conséquent, l'incidence additionnelle sur l'industrie sera très minime.

Exigences en matière de construction

Le règlement actuel et le règlement proposé intègrent tous les deux, par renvoi, TP 1332, qui font des normes de construction une partie essentielle du Règlement. Compte tenu que la LMMC 2001 énonce le type d'information que peut contenir un document technique intégré par renvoi au règlement, le règlement proposé doit renfermer toutes les règles de conduite se trouvant actuellement dans les normes de construction. Toutefois, TC reconnaît que l'industrie sait comment utiliser un document unique comme référence et que les intervenants souhaitent continuer d'utiliser un document unique qui contient toutes les exigences nécessaires à la construction d'un petit bâtiment. Par conséquent, afin d'éviter toute confusion, la norme publiée comprendra des renvois et des citations tirées du règlement proposé.

Le résultat final est que même si la norme revue de construction semble quelque peu différente, elle contiendra pratiquement la même information qu'on trouve dans la TP 1332 de 2004. Un bâtiment construit aujourd'hui pour respecter la version actuelle (2004) de la norme respectera facilement la version 2009, car la majorité des changements servent à assouplir plutôt qu'à resserrer les exigences. Les changements de TP 1332 se limitent à des explications dans l'introduction, à la correction d'erreurs non techniques, à l'ajout de dispositions requises à l'appui de la nouvelle approche des avis de conformité et aux changements de formulation et de formatage nécessaires pour conserver la conformité de la norme à la LMMC 2001 et au règlement proposé.

Voici les changements importants qui ont été apportés aux exigences de construction :

- Les exigences de construction des bâtiments autres que de plaisance d'une longueur maximale de 6 m sont maintenant identiques aux exigences liées aux embarcations de plaisance, ce qui harmonise les exigences pour tous les bâtiments d'une longueur maximale de 6 m et pour simplifier l'application du programme des avis de conformité aux bâtiments autres que des embarcations de plaisance, dont la difficulté et le coût pour les fabricants sont minimes.
- Assouplissement des exigences en matière de ventilation qui reflète la pratique actuelle de la construction navale et harmonise les exigences canadiennes en matière de ventilation avec celles du American Boat and Yacht Council (ABYC) des États-Unis et de l'Organisation internationale de normalisation (ISO) de l'Europe.
- Changements apportés aux systèmes de carburant pour les rendre conformes aux exigences américaines du ABYC.
- Mise en place d'autres dispositifs pour inonder une salle des machines fermée à l'aide d'un agent d'extinction, en utilisant un petit orifice par lequel on peut décharger un extincteur d'incendie.
- Nouvelles exigences rattachées aux pompes de cale automatiques et aux alertes de niveau sur les petits bâtiments d'une longueur supérieure à 6 m, de façon à éviter que de l'eau s'accumule dans les cales non surveillées au point de faire couler le bâtiment sans avertissement.

Critical safety requirements

The proposed Regulations also specify certain critical safety requirements (e.g. the proper maintenance of underwater penetrations of the hull, ignition protection of electric components, and maintenance of gasoline fuel systems to prevent fire and explosion) for vessels that are not required to be built according to the construction requirements of Part 7 (i.e. tugs, foreign vessels and pleasure craft that were built prior to the existence of the construction standards).

These requirements establish an absolute minimum level of safety and are intended to address a very few vessels at the highest risk. Most vessels that are subject to these requirements already far exceed this minimum level of safety and thus will not be affected.

Large pleasure craft

The existing Regulations require large pleasure craft to be built according to TP 1332. This standard has never been appropriate for large vessels of any type and in fact, builders of large pleasure craft have generally ignored the requirement preferring instead to build to the much higher requirements of marine classification societies. Since these vessels are normally very expensive to build, insurance companies and industry associations have historically ensured that there are very few safety issues. Therefore, in order to incorporate industry best practices, the proposed Regulations exempt pleasure craft more than 24 m in length from the requirements for compliance notices in Part 8 and requires they be built according to “the recommended practices and standards of a marine classification society, government agency or industry association that are recognized by the marine industry for that type of vessel.”

Application of construction standards to existing non-pleasure vessels

The proposed Regulations also contain revised criteria for the application of the construction requirements to non-pleasure vessels built prior to the introduction of construction requirements for those vessels in 2005. The existing Regulations provide that any vessel constructed prior to April 1, 2005, must be brought into compliance with the 2004 edition of TP 1332, as far as it is reasonable and practicable to do so, within three years of its first inspection by a (*sic*) steamship inspector. This requirement has proven difficult to administer due to the subjectivity of the term “reasonable and practicable” and due to the fact that a vessel could avoid the need to comply if it could avoid inspection, creating a significant disincentive to compliance.

The proposed Regulations modify this approach to older non-pleasure vessels in two ways:

- By removing the disincentive to compliance and encouraging communication between the vessel owner and TC.
- By introducing the concept of “critical safety elements” in which a series of vessel systems are identified as being critical to safety. A vessel need not comply with the requirements that are not critical to safety if it is fundamentally sound with respect to the systems that are critical and the modifications required in order to meet the non-critical requirements would be so extensive as to make it “unreasonable or impractical” to comply. In addition, the Minister may take certain measures such as restricting the area of operation to match the vessel’s design limitations or requiring additional safety equipment.

Exigences essentielles de sécurité

Le règlement proposé précise également certaines exigences essentielles en matière de sécurité (par exemple entretien adéquat des orifices de la coque sous la ligne de flottaison, protection des composantes électriques contre l’inflammation et entretien du système d’alimentation en carburant pour prévenir les incendies et les explosions) pour les bâtiments qui ne sont pas tenus d’être construits conformément aux exigences de construction de la partie 7 (c’est-à-dire les remorqueurs, les bâtiments étrangers et les embarcations de plaisance construits avant l’arrivée des normes de construction).

Ces exigences établissent un degré de sécurité minimal absolu et visent un nombre de bâtiments négligeable qui présentent les risques les plus élevés. La plupart des bâtiments assujettis à ces exigences respectent déjà de loin ce degré de sécurité minimal et ne seront donc pas visés.

Grandes embarcations de plaisance

Le règlement actuel exige que les grandes embarcations de plaisance soient construites conformément à la TP 1332. Cette norme n’a jamais été adaptée aux grands bâtiments de tout type et, en fait, les constructeurs de grandes embarcations de plaisance n’ont généralement pas tenu compte de cette exigence, préférant plutôt construire les bâtiments en fonction des exigences beaucoup plus rigoureuses des sociétés de classification maritime. Comme la construction de ces bâtiments est normalement très coûteuse, les compagnies d’assurance et les associations de l’industrie ont toujours veillé à ce que les problèmes de sécurité soient rares. Par conséquent, afin d’intégrer les pratiques exemplaires de l’industrie, le règlement proposé exempte les embarcations de plaisance d’une longueur supérieure à 24 m des exigences en matière d’avis de conformité de la partie 8 et exige que ces embarcations soient construites conformément « aux pratiques et aux normes recommandées par une société de classification maritime, par un organisme gouvernemental ou par une association de l’industrie, et reconnues par l’industrie maritime pour ce type de bâtiment ».

Application des normes de construction aux bâtiments existants autres que des embarcations de plaisance

Le règlement proposé contient également des critères révisés sur l’application des normes de construction aux bâtiments autres que de plaisance construits avant l’introduction des exigences en matière de construction de ces bâtiments en 2005. Le règlement actuel stipule que tout bâtiment construit avant le 1^{er} avril 2005 doit être conforme à l’édition 2004 de la TP 1332, du moment que cela est raisonnable et pratique, dans les trois ans suivant sa première inspection par un inspecteur de navire. Cette exigence a été difficile à appliquer en raison de la subjectivité de l’expression « raisonnable et pratique » et du fait qu’un bâtiment pouvait éviter le besoin de se conformer s’il pouvait se soustraire à l’inspection — ce qui dissuadait beaucoup les propriétaires de se conformer.

Le règlement proposé modifie cette approche de deux façons pour les bâtiments autres que des embarcations de plaisance construites depuis un certain temps :

- On élimine le moyen de dissuasion en matière de conformité et on encourage la communication entre le propriétaire d’un bâtiment et TC.
- On instaure le concept d’« éléments de sécurité essentiels », dans lequel on indique une série de systèmes de bâtiments qui sont essentiels à la sécurité. Un bâtiment n’a pas à être conforme aux exigences non essentielles à la sécurité s’il est fondamentalement conforme sur le plan des systèmes essentiels et si les modifications requises pour satisfaire aux exigences non essentielles seraient à ce point importantes qu’elle rendrait la conformité du bâtiment « déraisonnable ou peu pratique ».

These provisions will ensure that existing non-pleasure vessels built before the application of TP 1332 will be safe for their intended purpose.

Stability

Lack of stability has been identified in a number of high-profile cases in both Canada and the United States in recent years. The proposed Regulations clarify the application of stability standards to the construction of various types of vessels and also provide alternative mechanisms for demonstrating stability in the case of unusual vessels or situations. These provisions do not apply to vessels constructed before April 1, 2005, if they have not changed the nature of their service since that time.

The proposed Regulations further require that all non-pleasure vessels (that are not human-powered) must possess adequate stability to safely carry out their intended operations and must not operate in conditions or under circumstances that exceed their design criteria. This provision may require a small number of owners to modify their vessels or the nature of their operation in order to operate safely. In each of the five TC regions, there are only a few handfuls of vessels that have been identified as deficient in this manner, generally as a result of after-market modifications. However, these vessels are at the highest risk and are over-represented in the fatality statistics. This requirement will give marine safety inspectors the tool they need to ensure that these vessels are assessed for stability and either the vessel or its operations modified if they are deficient.

Implementation, enforcement and service standards

TC engages in extensive outreach activities for pleasure craft and non-pleasure vessels, both directly and through partnerships with other agencies such as the Canadian Coast Guard Auxiliary (CCGA), Canadian Red Cross, Lifesaving Society and others. In addition, TC publishes, in both official languages, the *Safe Boating Guide* for pleasure craft and the *Small Commercial Vessel Safety Guide* for non-pleasure vessels. In 2008, 626 000 copies of a new edition of the *Safe Boating Guide* were published and distributed to regional TC offices for distribution to stakeholders. TC has also distributed 25 000 copies of the *Small Commercial Vessel Safety Guide*. In 2009, new editions of these two guides (including at least 25 000 copies of the *Small Commercial Vessel Safety Guide* and 750 000 copies of the *Safe Boating Guide*) containing the relevant information from the proposed Regulations will be available in advance of the boating season. Also, TC will publish documents in print and on its Web site itemizing the differences between the existing Regulations and the proposed Regulations.

Requirements for compliance notices and hull serial numbers to be affixed to non-pleasure vessels and for builders of all vessel types to prepare their own compliance notices will come into force one year after the proposed Regulations in order to provide time for builders and importers to learn about and prepare for their responsibilities. Information will be distributed through boat builder associations, marine trades associations and the National Marine Manufacturer's Association.

En outre, le ministre peut prendre certaines mesures, comme restreindre la zone d'exploitation pour tenir compte des limites de conception du bâtiment ou exiger de l'équipement de sécurité additionnel.

Ces dispositions permettront d'assurer la sécurité des bâtiments autres que de plaisance actuels construits avant que la TP 1332 soit appliquée, selon leur utilisation prévue.

Stabilité

Au cours des dernières années, le manque de stabilité a été cité dans un grand nombre d'affaires importantes, tant au Canada qu'aux États-Unis. Le règlement proposé précise l'application des normes sur la stabilité à la construction de divers types de bâtiments et présente d'autres mécanismes permettant de montrer la stabilité dans le cas de situations ou de bâtiments inhabituels. Ces dispositions ne s'appliquent pas aux bâtiments construits avant le 1^{er} avril 2005 si la nature de leurs activités n'a pas changé depuis.

En outre, le règlement proposé exige que tous les bâtiments autres que de plaisance (qui ne sont pas à propulsion humaine) offrent une stabilité adéquate pour mener leurs activités prévues en toute sécurité et qu'ils ne soient pas exploités dans des conditions ou des circonstances qui ne correspondent pas à leurs critères de conception. À cause de cette disposition, un petit nombre de propriétaires pourraient devoir modifier leurs bâtiments ou la nature de leurs activités afin de naviguer de façon sécuritaire. Dans chacune des cinq régions de TC, on ne trouve qu'un petit nombre de bâtiments jugés défectueux à cet égard, généralement en raison des modifications après fabrication. Cependant, ces bâtiments posent un risque très élevé et sont surreprésentés dans les statistiques sur les décès. Cette exigence fournira aux inspecteurs de la Sécurité maritime l'outil dont ils ont besoin pour assurer que ces bâtiments sont évalués sur le plan de la stabilité et que le bâtiment ou ses activités sont modifiés, s'ils sont défectueux.

Mise en œuvre, application et normes de service

TC mène d'importantes activités de sensibilisation pour les embarcations de plaisance et les bâtiments autres que de plaisance, soit directement ou dans le cadre de partenariats formés avec d'autres organismes, tels que la Garde côtière auxiliaire canadienne (GCAC), la Croix-Rouge canadienne, la Société de sauvetage, etc. En outre, TC publie, dans les deux langues officielles, le *Guide de sécurité nautique* pour les embarcations de plaisance et le *Guide de sécurité des petits bâtiments commerciaux* pour les autres embarcations. En 2008, 626 000 exemplaires d'une nouvelle édition du *Guide de sécurité nautique* ont été publiés et distribués dans les bureaux régionaux de TC, pour diffusion aux intervenants. TC a également distribué 25 000 exemplaires du *Guide de sécurité des petits bâtiments commerciaux*. En 2009, de nouvelles éditions de ces guides (dont au moins 25 000 exemplaires du *Guide de sécurité des petits bâtiments commerciaux* et 750 000 exemplaires du *Guide de sécurité nautique*) contenant les renseignements pertinents tirés du règlement proposé seront disponibles avant la saison de navigation de plaisance. Par ailleurs, TC publiera des documents sur papier et sur son site Web pour détailler les différences entre le règlement actuel et le règlement proposé.

Les exigences liées aux avis de conformité et aux numéros de série de coque à être apposés aux bâtiments autres que de plaisance et les exigences selon lesquelles les constructeurs de tout type de bâtiment doivent préparer leurs propres avis de conformité prendront effet un an après le règlement proposé, ce qui laissera aux fabricants et aux importateurs le temps de s'informer et de se préparer à assumer leurs responsabilités. L'information sera communiquée par les associations de constructeurs de bateaux, les associations de métiers de la mer et la National Marine Manufacturer's Association.

For the first year after the coming into force of the proposed Regulations, the Minister will continue to issue compliance notices as is currently the practice, though builders who wish to develop their own compliance notices immediately will be encouraged to do so.

Once the new requirements come into effect, TC officials will no longer be engaged in calculating safe limits for vessels as a service to builders and importers. Instead, their efforts will be redirected to ensuring compliance with the construction requirements. Marine safety inspectors will focus more of their attention on inspections of boat building facilities instead of first inspections of individual vessels, thus resulting in more effective use of TC resources.

Police and other enforcement agencies, such as certain provincial conservation officers, are currently designated under the CSA 2001 to ensure compliance with and enforce regulations pertaining to pleasure craft. In addition, numerous police agencies conducting marine enforcement have been authorized under section 12 of the CSA 2001 to ensure compliance with and enforce the existing Regulations with respect to non-pleasure vessels not more than 24 m in length. TC has historically sought out enforcement partners in order to carry out enforcement of regulations pertaining to small vessels. The challenge in 2009 will not be to find new enforcement partners, but to ensure that existing partners are conversant with the new requirements. No increase in the cost of enforcement is expected.

To this end, TC is developing a guide for police for enforcing all CSA 2001 regulations that apply to small vessels. TC officials are being trained in the new requirements and will engage local and regional police agencies to provide regulatory training and guidance.

Enforcement is by way of summary conviction and ticketing under the *Contraventions Act* and its regulations. The *Contraventions Regulations* provide for the issuance of tickets with prescribed fine amounts for contraventions of restrictions made under the proposed Regulations. Simultaneously with the proposed Regulations, new fines schedules are being developed for the *Contraventions Regulations* in order to ensure that when the proposed Regulations come into force, efficient enforcement is made possible.

TC is also developing schedules of violations relating to the *Small Vessel Regulations* so that enforcement may also be conducted by marine safety inspectors under the CSA 2001 *Administrative Monetary Penalties Regulations* with respect to non-pleasure vessels.

When proceeding by way of summary conviction, the CSA 2001 provides for maximum penalties upon conviction of \$1,000,000 or 18 months in prison, or both, for non-pleasure vessels. For pleasure craft, the maximum penalty is \$10,000, except for offences relating to the manufacture or sale of a pleasure craft, in which case the maximum penalty is \$100,000 or one year in prison, or both.

Performance measurement and evaluation

TC uses a number of sources of information to assess the efficacy of prevention and enforcement activities related to small

Au cours de la première année suivant l'entrée en vigueur du règlement proposé, le ministre continuera de délivrer des avis de conformité selon la pratique actuelle. Toutefois, les constructeurs qui souhaitent produire leurs propres avis de conformité immédiatement seront encouragés à le faire.

Dès que les nouvelles exigences entrèrent en vigueur, les fonctionnaires de TC cesseront de calculer les limites de sécurité pour les bâtiments, calcul qui constitue un service offert aux fabricants et aux importateurs. Leurs efforts seront plutôt réorientés vers l'assurance de la conformité aux exigences de construction. Les inspecteurs de la sécurité maritime accorderont davantage d'attention aux inspections des installations de construction navale plutôt qu'aux premières inspections de chaque bâtiment, ce qui se traduira par une utilisation plus efficace des ressources de TC.

La police et les autres organismes d'application de la loi, comme certains agents de conservation provinciaux, sont actuellement des agents de l'autorité qui, en vertu de la LMMC 2001, peuvent vérifier la conformité des embarcations de plaisance et contrôler l'application de la réglementation. En outre, de nombreux services de police faisant respecter la réglementation maritime ont été autorisés, en vertu de l'article 12 de la LMMC 2001, à contrôler l'application du règlement actuel et à vérifier la conformité des bâtiments autres que les embarcations de plaisance d'une longueur maximale de 24 m. De tout temps, TC a fait appel à des partenaires d'application pour faire respecter la réglementation relative aux petits bâtiments. En 2009, le défi ne sera pas de trouver de nouveaux partenaires d'application, mais plutôt de veiller à ce que les partenaires actuels connaissent bien les nouvelles exigences. On ne prévoit aucune augmentation des coûts d'application.

À cet effet, TC élabore actuellement un guide à l'intention de la police pour l'application de tous les règlements de la LMMC 2001 visant les petits bâtiments. Des fonctionnaires de TC sont formés sur les nouvelles exigences et ils amèneront les services de police locaux et régionaux à offrir une formation et des conseils sur la réglementation.

L'application se fait par procédure sommaire et signification de procès-verbal en vertu de la *Loi sur les contraventions* et de ses règlements connexes. Le *Règlement sur les contraventions* prévoit la délivrance de procès-verbaux avec amendes pour les infractions aux restrictions établies en vertu du règlement proposé. Parallèlement à la préparation du règlement proposé, on élabore de nouveaux barèmes d'amendes pour le *Règlement sur les contraventions* afin qu'on puisse, une fois le Règlement en vigueur, mener des activités d'application efficaces.

TC établit également des barèmes d'infractions au *Règlement sur les petits bâtiments*, de façon que les inspecteurs de la sécurité maritime puissent aussi mener des activités d'application relativement aux bâtiments autres que des embarcations de plaisance, conformément au *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires* pris en vertu de la LMMC 2001.

Dans le cadre d'une déclaration de culpabilité par procédure sommaire, la LMMC 2001 prévoit, en ce qui concerne les bâtiments autres que les embarcations de plaisance, une amende maximale de 1 000 000 \$ ou un emprisonnement maximal de 18 mois, ou les deux peines. Pour ce qui est des embarcations de plaisance, la LMMC 2001 prévoit une amende maximale de 10 000 \$, sauf dans le cas des infractions relatives à la fabrication ou à la vente d'une embarcation de plaisance, auquel cas l'amende maximale est de 100 000 \$ ou un emprisonnement maximal d'un an, ou les deux peines.

Mesures de rendement et évaluation

TC a recours à un grand nombre de sources d'information pour évaluer l'efficacité des activités de prévention et d'application

vessels. Since injuries and property damage are difficult to measure, TC has focused on fatalities as the key indicator of the success of its programs.

Accidents and incidents on non-pleasure vessels are required by law to be reported to the TSB of Canada, but incidents that do not result in fatality often go unreported. However, TC is confident that all fatalities resulting from incidents on small non-pleasure vessels are reported. Consequently, the TSB database has become one of the primary sources of information. By focusing on non-pleasure vessels fatalities and following trends in fatality rates, the information allows for a reasonably accurate trend analysis. TC is continuing to develop sources of information for injury and property damage.

The Canadian Red Cross and the Lifesaving Society produce annual drowning reports, partly funded by TC. Though the focus of these reports is drowning, they also include non-drowning boating deaths and, consequently, annual information and trends are easily extracted from these reports, and regulatory programs focused in order to address the portion of the population most at risk.

Other sources of information are the CCG search and rescue database and TC's own BIASS database which provides information about all vessels built or imported for sale in Canada, and which provides important information about the distribution of vessel sizes and types. Once the new requirements for non-pleasure vessels are in force, the BIASS database will be a valuable resource for predicting the evolution of vessel types and sizes.

The TC Small Vessel Monitoring and Inspection System is being populated with information from the inspection of small vessels by marine safety inspectors, and soon will also include the reports from owners of vessels being placed into service. This information will assist TC in evaluating the vessels at greatest risk for targeted risk-based inspections.

Contact

Kevin Monahan
Project Manager
Regulatory Services and Quality Assurance (AMXS)
Transport Canada, Marine Safety
Place de Ville, Tower C
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N8
Telephone: 613-998-8207
Fax: 613-991-5670
Email: kevin.monahan@tc.gc.ca

liées aux petits bâtiments. Comme les blessures et les dommages matériels sont difficiles à évaluer, TC s'est concentré sur les décès, qu'il considère comme le principal indicateur du succès de ses programmes.

Selon la loi, les accidents et incidents survenus sur des bâtiments autres que de plaisance doivent être signalés au BST du Canada, mais les incidents qui ne causent pas de décès sont souvent non signalés. Cependant, TC est certain que tous les décès attribuables à un incident mettant en cause un petit bâtiment autre que de plaisance sont signalés. Par conséquent, la base de données du BST est devenue une des principales sources d'information. Puisqu'elle est axée sur les décès pour les bâtiments autres que des embarcations de plaisance et examine les tendances des taux de mortalité, l'information permet d'effectuer une analyse des tendances raisonnablement exacte. TC continue de chercher des sources d'information sur les blessures et les dommages matériels.

La Croix-Rouge canadienne et la Société de sauvetage produisent des rapports annuels sur les noyades, en partie financés par TC. Bien que ces rapports portent principalement sur les noyades, ils indiquent également les décès autres que ceux par noyade et il est donc facile d'en extraire les données et les tendances pour une année et de mettre en œuvre des programmes de réglementation ciblés sur le groupe de population qui présente le risque le plus élevé.

Les autres sources d'information sont la base de données sur la recherche et le sauvetage de la GCC et la propre base de données du SISE de TC, qui donne des renseignements sur tous les bâtiments construits ou importés pour être vendus au Canada et de l'information importante sur la distribution des dimensions et des types de bâtiments. Dès que les nouvelles exigences relatives aux bâtiments autres que de plaisance entreront en vigueur, la base de données du SISE deviendra une ressource précieuse permettant de prévoir l'évolution des types et des dimensions des bâtiments.

Le Système de surveillance et d'inspection des petits bâtiments de TC contient des renseignements tirés de l'inspection des petits bâtiments effectuée par les inspecteurs de la sécurité maritime et renfermera bientôt les rapports des propriétaires des bâtiments mis en service. Ces renseignements aideront TC à évaluer les bâtiments qui présentent le risque le plus élevé en prévision des inspections ciblées fondées sur le risque.

Personne-ressource

Kevin Monahan
Gestionnaire de projet
Services de réglementation et assurance de la qualité (AMXS)
Transports Canada, Sécurité maritime
Place de Ville, Tour C
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N8
Téléphone : 613-998-8207
Télécopieur : 613-991-5670
Courriel : kevin.monahan@tc.gc.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council, pursuant to paragraph 35(1)(d) and sections 120 and 207 of the *Canada*

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu de l'article 35(1)d) et des articles 120 et 207 de la *Loi de 2001 sur la*

Shipping Act, 2001^a, proposes to make the annexed *Small Vessel Regulations*.

Interested persons may make representations with respect to the proposed Regulations to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations must be in writing and cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to Kevin Monahan, Project Manager, Department of Transport, Place de Ville, Tower C, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5 (Tel.: 613-998-8207; fax: 613-991-5670; e-mail: kevin.monahan@tc.gc.ca).

Ottawa, April 2, 2009

MARY PICHETTE
Assistant Clerk of the Privy Council

SMALL VESSEL REGULATIONS

DEFINITIONS AND INTERPRETATION

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

“accessible” means capable of being reached for inspection, removal or maintenance without removal of any elements of the permanent vessel structure. (*accessible*)

“Act” means the *Canada Shipping Act, 2001*. (*Loi*)

“change of use” means that the use of a vessel that was a pleasure craft has changed such that the vessel is no longer a pleasure craft. (*changement d’utilisation*)

“classification society” means a classification society that is a member of the International Association of Classification Societies (IACS). (*société de classification*)

“construction standards” means the *Construction Standards for Small Vessels*, TP 1332, published by the Department of Transport, as amended from time to time. (*normes de construction*)

“engine space” means any space that contains a permanently installed propulsion engine or auxiliary engine, including any connected spaces. (*compartment moteur*)

“final preparation”, in respect of an official competition, means activities to prepare for the competition that take place at the competition venue during the days and times specified by the organizer of the competition. (*derniers préparatifs*)

“formal training” means practice for an official competition under the supervision of a coach or an official certified by a governing body. (*entraînement officiel*)

“governing body” means a national governing body of a water sport

(a) that publishes written rules and criteria respecting conduct and safety requirements for skill demonstrations, formal training or official competitions; and

(b) that

- (i) certifies coaches and coaching programs,
- (ii) certifies officials and programs for officials, or
- (iii) recommends training and safety guidelines for certified coaches or officials. (*organisme dirigeant*)

“ignition-protected”, in respect of an electrical device, means that the device is designed and constructed in such a manner that under its design operating conditions

(a) it will not ignite a flammable hydrocarbon mixture surrounding it when an ignition source causes an internal explosion;

marine marchande du Canada^a, se propose de prendre le *Règlement sur les petits bâtiments*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter par écrit au ministre des Transports, de l’Infrastructure et des Collectivités leurs observations au sujet du projet de règlement dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d’y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d’envoyer le tout à Kevin Monahan, gestionnaire de projet, ministère des Transports, Place de Ville, Tour C, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5 (tél. : 613-998-8207; téléc. : 613-991-5670; courriel : kevin.monahan@tc.gc.ca).

Ottawa, le 2 avril 2009

La greffière adjointe du Conseil privé
MARY PICHETTE

RÈGLEMENT SUR LES PETITS BÂTIMENTS

DÉFINITIONS ET INTERPRÉTATION

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

« accessible » Qualifie ce qui peut être atteint à des fins d’inspection, d’enlèvement ou d’entretien sans qu’il soit nécessaire de déposer des éléments de la structure permanente du bâtiment. (*accessible*)

« appareil de signalisation sonore » Appareil de signalisation sonore conforme aux normes applicables prévues par le *Règlement sur les abordages*. (*sound-signalling appliance*)

« à propulsion mécanique » S’agissant d’un bâtiment, qui est propulsé par un moteur ou a à bord un moteur pour le propulser. (*power-driven*)

« bateau de travail » Bâtiment qui n’est ni un bâtiment à passagers, ni un bâtiment à propulsion humaine, ni une embarcation de plaisance. (*workboat*)

« bâtiment à passagers » Bâtiment qui sert au transport de passagers ou qui transporte un ou plusieurs passagers. (*passenger-carrying vessel*)

« bouée de sauvetage » Bouée de sauvetage SOLAS ou bouée de sauvetage pour petit bâtiment. (*lifebuoy*)

« changement d’utilisation » Se dit d’un bâtiment qui était une embarcation de plaisance et dont l’utilisation a été modifiée de telle façon qu’il n’est plus une embarcation de plaisance. (*change of use*)

« compartiment moteur » Tout compartiment, y compris les compartiments communicants, contenant des moteurs de propulsion ou moteurs auxiliaires qui sont fixés à demeure. (*engine space*)

« compétition officielle » Compétition ou régata organisée par un organisme dirigeant ou un club ou organisme affilié à cet organisme dirigeant. (*official competition*)

« derniers préparatifs » S’agissant d’une compétition officielle, activités préparatoires qui se déroulent sur les lieux de la compétition aux jours et aux heures précisés par l’organisateur de celle-ci. (*final preparation*)

« dispositif de propulsion manuelle » Paire d’avirons, pagaie ou autre dispositif qui utilise la force humaine pour propulser un bâtiment. (*manual propelling device*)

« dispositif de remontée à bord » Échelle, harnais de levage ou autre dispositif, à l’exclusion de toute partie de l’unité de propulsion du bâtiment, qui aide les personnes à remonter à bord depuis l’eau. (*reboarding device*)

^a S.C. 2001, c. 26

^a L.C. 2001, ch. 26

- (b) it is incapable of releasing sufficient electrical or thermal energy to ignite a hydrocarbon mixture; or
- (c) its source of ignition is hermetically sealed. (*protégé contre l'inflammabilité*)
- “IMO Resolution MSC.81(70)” means the annex to International Maritime Organization Resolution MSC.81(70), *Revised Recommendation on Testing of Life-Saving Appliances*, as amended from time to time. (*résolution MSC.81(70) de l'OMI*)
- “ISO 13590” means International Standard Organization Standard, *Small Craft — Personal Watercraft — Construction and System Installation Requirements*. (*ISO 13590*)
- “length”, in respect of a vessel, means the distance measured from the forward end of the foremost outside surface of the hull shell to the aft end of the aftermost outside surface of the hull shell. (*longueur*)
- “lifebuoy” means a SOLAS lifebuoy or a small vessel lifebuoy. (*bouée de sauvetage*)
- “lifejacket” means a small vessel lifejacket, a standard lifejacket, a Class 1 or Class 2 lifejacket or a SOLAS lifejacket. (*gilet de sauvetage*)
- “life raft” means a SOLAS life raft, a reduced capacity life raft or a coastal life raft. (*radeau de sauvetage*)
- “LSA Code” means the annex to International Maritime Organization Resolution MSC.48(66), *International Life-Saving Appliance (LSA) Code*, as amended from time to time. (*recueil LSA*)
- “manual propelling device” means a set of oars, a paddle or other device that uses human power to propel a vessel. (*dispositif de propulsion manuelle*)
- “muffler” means an expansion chamber within the exhaust line specifically designed to reduce engine noise, but does not include a muffler cut-out, straight exhaust, gutted muffler, glass pack muffler, by-pass or similar device. (*silencieux*)
- “official competition” means a competition or regatta organized by a governing body or by a club or an organization that is affiliated with a governing body. (*compétition officielle*)
- “owner”, in respect of a vessel other than a pleasure craft, means the authorized representative as defined in section 2 of the Act. (*propriétaire*)
- “passenger-carrying vessel” means a vessel that usually carries or that is carrying one or more passengers. (*bâtiment à passagers*)
- “permanently installed” means securely fastened so that tools must be used for removal. (*fixé à demeure*)
- “personal watercraft” means a vessel less than 4 m in length that uses an internal combustion engine powering a water-jet pump as its primary source of propulsion, and that is designed to be operated by a person or persons sitting, standing or kneeling on the vessel and not within the confines of the hull. (*motomarine*)
- “power”, in respect of an engine, means the power, in kilowatts, calculated in accordance with International Standard ISO 8665, *Small Craft — Marine Propulsion Engines and Systems — Power Measurements and Declarations*, second edition, August 1, 1994. (*puissance*)
- “power-driven”, in respect of a vessel, means that the vessel is propelled by an engine or has an engine on board to propel it. (*à propulsion mécanique*)
- “product certification body” means a body that is accredited by the Standards Council of Canada, or by any other nationally or internationally recognized accreditation organization, to give third-party written assurance that a product conforms to the specified requirements for the product, including granting of initial certification and maintenance of the certification. (*organisme de certification de produits*)
- « dispositif de signalisation sonore » Sifflet sans bille ou corne sonore électrique ou à gaz comprimé. (*sound-signalling device*)
- « entraînement officiel » Pratique en vue d'une compétition officielle sous la surveillance d'un entraîneur ou d'un officiel agréé par un organisme dirigeant. (*formal training*)
- « facilement accessible » Qualifie ce qui peut être atteint facilement et sans risque en situation d'urgence, sans l'aide d'outils. (*readily accessible*)
- « fixé à demeure » Se dit d'un objet qui, pour sa dépose, nécessite l'utilisation d'outils. (*permanently installed*)
- « gilet de sauvetage » Gilet de sauvetage pour petit bâtiment, gilet de sauvetage normalisé, gilet de sauvetage de classe 1 ou de classe 2 ou brassière de sauvetage SOLAS. (*lifejacket*)
- « ISO 13590 » La norme de l'Organisation internationale de normalisation intitulée *Navires de plaisance — Motos aquatiques — Exigences de construction et d'installation des systèmes*. (*ISO 13590*)
- « Loi » La *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. (*Act*)
- « longueur » S'agissant d'un bâtiment, la distance mesurée de l'extrémité avant de la surface externe la plus avancée de la coque jusqu'à l'extrémité arrière de la surface externe la plus reculée de la coque. (*length*)
- « motomarine » Bâtiment de moins de 4 m de longueur qui utilise un moteur à combustion interne actionnant une turbine à eau comme moyen principal de propulsion et qui est conçu pour être utilisé par une ou plusieurs personnes étant assises, debout ou à genoux sur le bâtiment et non à l'intérieur de la coque. (*personal watercraft*)
- « normes de construction » La norme TP 1332, intitulée *Normes de construction des petits bâtiments* et publiée par le ministère des Transports, avec ses modifications successives. (*construction standards*)
- « normes et pratiques recommandées » Les normes et pratiques recommandées visant l'usage maritime qui sont publiées par une société de classification maritime, un organisme de normalisation, une organisation commerciale ou industrielle, un gouvernement, un organisme gouvernemental ou une organisation internationale. (*recommended practices and standards*)
- « organisme de certification de produits » Organisme accrédité par le Conseil des normes du Canada, ou par tout autre organisme d'accréditation reconnu à l'échelle nationale ou internationale, pour offrir l'assurance écrite tierce partie qu'un produit est conforme aux exigences de certification du produit, y compris l'approbation de la première certification et du maintien de la certification. (*product certification body*)
- « organisme dirigeant » Organisme national de réglementation d'un sport nautique qui :
- a) d'une part, publie par écrit des règles et des critères relatifs aux exigences de conduite et de sécurité dans le cas de démonstrations de compétences, de l'entraînement officiel ou de compétitions officielles;
 - b) d'autre part, selon le cas :
 - (i) agréé les entraîneurs et les programmes d'entraînement,
 - (ii) agréé les officiels et les programmes qui leur sont destinés,
 - (iii) recommande des lignes directrices relatives à l'entraînement et à la sécurité à l'intention des entraîneurs ou officiels agréés. (*governing body*)
- « planche à voile » Bâtiment qui possède une coque entièrement fermée, laquelle est pourvue d'un mât autonome fixé à celle-ci à l'aide d'un joint universel, et qui est propulsé par une voile. (*sailboard*)

- “pyrotechnic distress signal” means a rocket parachute flare, a multi-star flare, a hand flare, or a buoyant or hand smoke signal. (*signal de détresse pyrotechnique*)
- “readily accessible” means capable of being reached easily and safely under emergency conditions without the use of tools. (*facilement accessible*)
- “reboarding device” means a ladder, lifting harness or other device that does not include any part of the vessel’s propulsion unit and that assists a person to gain access to the vessel from the water. (*dispositif de remontée à bord*)
- “rebuilder” means a person who is engaged in the business of rebuilding vessels to sell to end users or resellers. (*reconstructeur*)
- “recommended practices and standards” means the recommended practices and standards for marine use issued by a marine classification society, standards organization, industrial or trade organization, government, government agency or international body. (*normes et pratiques recommandées*)
- “safety craft” means a vessel, aircraft or other means of transportation that has a crew on board and that is used for surveillance and rescue activities during formal training, final preparation or official competitions. (*véhicule de secours*)
- “sailboard” means a vessel that has a totally enclosed hull fitted with a free-standing mast attached to the hull through a universal joint and that is propelled by a sail. (*planche à voile*)
- “SOLAS” means the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended from time to time. (*SOLAS*)
- “sound-signalling appliance” means a sound-signalling appliance that meets the applicable standards set out in the *Collision Regulations*. (*appareil de signalisation sonore*)
- “sound-signalling device” means a pealless whistle or a compressed-gas or electric horn. (*dispositif de signalisation sonore*)
- “towing”, except for the purposes of Part 10, means the action of pulling a vessel or an object astern or alongside, or pushing a vessel or an object ahead, but does not include pulling or pushing, in the course of the vessel’s normal operations, a floating object or vessel that has a significantly smaller displacement than the vessel’s displacement. (*remorquage*)
- “TP 14475” means the *Canadian Life Saving Appliance Standard*, except for section 15 of Part II, published by the Department of Transport, as amended from time to time. (*TP 14475*)
- “tug” means a vessel that is constructed or converted primarily for the purpose of towing, but does not include a vessel that is constructed or converted for the purpose of
- salvaging logs; or
 - managing oil pollution booms and associated equipment. (*remorqueur*)
- “workboat” means a vessel that is not a passenger-carrying vessel, a human-powered vessel or a pleasure craft. (*bateau de travail*)
- « propriétaire » S’agissant d’un bâtiment autre qu’une embarcation de plaisance, le représentant autorisé au sens de l’article 2 de la Loi. (*owner*)
- « protégé contre l’inflammabilité » Se dit d’un dispositif électrique qui est conçu et construit de manière que, dans les conditions d’utilisation prévues pour sa conception, selon le cas :
- il ne provoque pas l’inflammabilité d’un mélange d’hydrocarbures l’entourant quand une source d’inflammabilité cause une explosion interne;
 - il ne puisse diffuser suffisamment d’énergie électrique ou thermique pour enflammer un mélange d’hydrocarbures;
 - sa source d’inflammabilité soit scellée hermétiquement. (*ignition-protected*)
- « puissance » S’il s’agit d’un moteur, la puissance, en kilowatts, calculée conformément à la norme internationale ISO 8665, intitulée *Navires de plaisance — Moteurs et systèmes de propulsion marins — Mesurage et déclaration de la puissance*, 2^e édition, 1^{er} août 1994. (*power*)
- « radeau de sauvetage » Radeau de sauvetage SOLAS, radeau de sauvetage à capacité réduite ou radeau de sauvetage côtier. (*life raft*)
- « reconstructeur » Personne qui se livre à la reconstruction de bâtiments en vue de les vendre à des utilisateurs finaux ou à des revendeurs. (*rebuilder*)
- « recueil LSA » L’annexe de la résolution MSC.48(66) de l’Organisation maritime internationale, intitulée *Recueil international de règles relatives aux engins de sauvetage*, avec ses modifications successives. (*LSA Code*)
- « remorquage » Sauf pour l’application de la partie 10, s’entend de l’action de tirer un bâtiment ou un objet à l’arrière ou le long de son bord ou de pousser un bâtiment ou un objet à l’avant. La présente définition exclut l’action de tirer ou de pousser, au cours des opérations normales du bâtiment, un objet flottant ou un bâtiment dont le déplacement est nettement inférieur à son propre déplacement. (*towing*)
- « remorqueur » Bâtiment construit ou modifié principalement pour effectuer du remorquage. La présente définition exclut un bâtiment construit ou modifié pour :
- soit récupérer des billes de bois;
 - soit manœuvrer un barrage flottant de lutte contre la pollution par les hydrocarbures et le matériel connexe. (*tug*)
- « résolution MSC.81(70) de l’OMI » S’entend de l’annexe de la résolution MSC.81(70) de l’Organisation maritime internationale, intitulée *Recommandation révisée sur la mise à l’essai des engins de sauvetage*, avec ses modifications successives. (*IMO Resolution MSC.81(70)*)
- « signal de détresse pyrotechnique » Fusée à parachute, fusée à étoiles multiples, feu à main ou signal fumigène flottant ou à main. (*pyrotechnic distress signal*)
- « silencieux » Chambre d’expansion se trouvant dans la conduite d’échappement qui est conçue expressément pour réduire le bruit du moteur. Ne sont pas visés par la présente définition le clapet d’échappement, l’échappement droit, le silencieux évidé, le silencieux rempli de fibre de verre, le dispositif de dérivation ou tout dispositif similaire. (*muffler*)
- « société de classification » Société de classification membre de l’International Association of Classification Societies (IACS). (*classification society*)
- « SOLAS » La Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, avec ses modifications successives. (*SOLAS*)
- « TP 14475 » La *Norme canadienne sur les engins de sauvetage*, sauf l’article 15 de la partie II, publiée par le ministère des Transports, avec ses modifications successives. (*TP 14475*)

(2) For the purposes of these Regulations, a reference to the date of construction, manufacture or rebuilding of a vessel shall be read as a reference to the date on which the actual construction, manufacture or rebuilding starts.

(3) For the purposes of these Regulations, a reference to “Administration” in the LSA Code or in IMO Resolution MSC.81(70) shall be read as a reference to “Minister”.

(4) For the purposes of these Regulations, the word “should” in IMO Resolution MSC.81(70) shall be read as “shall”.

(5) For the purposes of these Regulations, the term “visual signal” in the LSA Code shall be read as “pyrotechnic distress signal”.

(6) For the purpose of these Regulations, the term “pyrotechnics” in IMO Resolution MSC.81(70) shall be read as “pyrotechnic distress signal”.

(7) For the purpose of the French version of the Regulations, the term “moto aquatique” in ISO 13590 shall be read as “motomarine”.

(8) A provision in the American Boat and Yacht Council standards that is expressed as a recommendation shall be read as a requirement.

(9) Unless otherwise indicated in these Regulations, any reference to a standard or document incorporated by reference is a reference to that standard or document as amended from time to time.

APPLICATION

2. (1) These Regulations apply in respect of
- (a) a pleasure craft;
 - (b) a passenger-carrying vessel of not more than 15 gross tonnage that does not carry more than 12 passengers and is not a human-powered vessel;
 - (c) a workboat that is of not more than 15 gross tonnage; and
 - (d) a human-powered vessel other than a pleasure craft.

- (2) These Regulations do not apply in respect of
- (a) a fishing vessel;
 - (b) a rescue boat and a lifeboat that is carried on board a vessel in order to meet a requirement for life-saving equipment set out in other regulations made under the Act; and
 - (c) a vessel in respect of which the *Special-purpose Vessels Regulations* apply.

PROHIBITION

3. No person shall operate or permit another person to operate a vessel unless the safety equipment required by these Regulations is carried on board the vessel and the equipment meets the requirements of these Regulations.

« véhicule de secours » Bâtiment, aéronef ou autre moyen de transport à bord duquel se trouve un équipage et qui est utilisé pour des activités de surveillance et de sauvetage au cours de l'entraînement officiel, des derniers préparatifs ou des compétitions officielles. (*safety craft*)

(2) Pour l'application du présent règlement, toute mention de la date de construction, de fabrication ou de reconstruction d'un bâtiment vaut mention de la date à laquelle la construction, la fabrication ou la reconstruction elle-même commence.

(3) Pour l'application du présent règlement, la mention de « Administration », dans le recueil LSA et la résolution MSC.81(70) de l'OMI, vaut mention de « ministre ».

(4) Pour l'application du présent règlement, les termes « devraient », « conviendrait » ou « faudrait » utilisés dans la résolution MSC.81(70) de l'OMI ont une valeur impérative.

(5) Pour l'application du présent règlement, le terme « signal visuel », dans le recueil LSA, vaut mention de « signal de détresse pyrotechnique ».

(6) Pour l'application du présent règlement, le terme « engin pyrotechnique », dans la résolution MSC.81(70) de l'OMI, vaut mention de « signal de détresse pyrotechnique ».

(7) Pour l'application de la version française du présent règlement, le terme « moto aquatique », dans l'ISO 13590, vaut mention de « motomarine ».

(8) Les dispositions des normes de l'American Boat and Yacht Council qui sont énoncées comme des recommandations constituent des exigences.

(9) Sauf disposition contraire du présent règlement, toute mention d'une norme ou d'un document incorporé par renvoi constitue un renvoi à la norme ou au document, avec ses modifications successives.

APPLICATION

2. (1) Le présent règlement s'applique à l'égard des bâtiments suivants :
- a) les embarcations de plaisance;
 - b) les bâtiments à passagers d'une jauge brute d'au plus 15 qui transportent au plus 12 passagers et qui ne sont pas des bâtiments à propulsion humaine;
 - c) les bateaux de travail d'une jauge brute d'au plus 15;
 - d) les bâtiments à propulsion humaine qui ne sont pas des embarcations de plaisance.

- (2) Le présent règlement ne s'applique pas à l'égard :
- a) des bâtiments de pêche;
 - b) des canots de secours et des embarcations de sauvetage qui sont à bord d'un bâtiment en conformité avec les exigences relatives à l'équipement de sauvetage prévues dans d'autres règlements pris en vertu de la Loi;
 - c) des bâtiments auxquels s'applique le *Règlement sur les bâtiments à usage spécial*.

INTERDICTION

3. Il est interdit d'utiliser un bâtiment ou de permettre qu'il soit utilisé à moins qu'il n'ait à bord l'équipement de sécurité exigé par le présent règlement et que celui-ci n'y soit conforme.

SAFETY EQUIPMENT — ACCESSIBILITY
AND MAINTENANCE

4. (1) The safety equipment required by these Regulations shall be

- (a) in good working order;
- (b) readily accessible and available for immediate use; and
- (c) except for a life raft, maintained and replaced in accordance with the manufacturer's instructions or recommendations.

(2) Fire extinguishers and fixed fire extinguishing systems required by these Regulations shall be kept fully charged.

STANDARDS FOR SAFETY EQUIPMENT

5. (1) A personal flotation device, lifejacket, lifebuoy, self-igniting light, pyrotechnic distress signal or life raft that is required by these Regulations shall meet the applicable standards or tests set out in the Schedule or other standards that provide a level of safety at least equivalent to that provided by the applicable standards.

(2) A personal flotation device or lifejacket that is carried on board or worn as alternative equipment shall meet the applicable standards or tests set out in the Schedule or other standards that provide a level of safety at least equivalent to that provided by the applicable standards.

(3) A first aid kit that is required by these Regulations shall be packed in a waterproof case capable of being tightly closed after use and shall be

- (a) a marine emergency first aid kit that contains the following:
 - (i) an up-to-date first aid manual or up-to-date first aid instructions, in English and French,
 - (ii) 48 doses of analgesic medication of a non-narcotic type,
 - (iii) six safety pins or one roll of adhesive first aid tape,
 - (iv) one pair of bandage scissors or safety scissors,
 - (v) one resuscitation face shield,
 - (vi) two pairs of examination gloves,
 - (vii) 10 applications of antiseptic preparations,
 - (viii) 12 applications of burn preparations,
 - (ix) 20 adhesive plasters in assorted sizes,
 - (x) 10 sterile compression bandages in assorted sizes,
 - (xi) 4 m of elastic bandage,
 - (xii) two sterile gauze compresses,
 - (xiii) two triangular bandages, and
 - (xiv) a waterproof list of the contents, in English and French; or

(b) a first aid kit that meets the requirements of the *Marine Occupational Safety and Health Regulations* or of provincial regulations governing workers' compensation, with the addition of a resuscitation face shield and two pairs of examination gloves if the kit is not required to contain them.

(4) Instead of a first aid kit referred to in subsection (3), a first aid kit that meets the requirements of the *Small Vessel Regulations* as they read immediately before the day on which these

ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ — ACCESSIBILITÉ
ET ENTRETIEN

4. (1) L'équipement de sécurité exigé par le présent règlement doit être conforme aux exigences suivantes :

- a) il est en bon état de fonctionnement;
- b) il est facilement accessible et prêt pour utilisation immédiate;
- c) à l'exception d'un radeau de sauvetage, il est entretenu et remplacé conformément aux instructions ou aux recommandations du fabricant.

(2) Les extincteurs et les systèmes fixes d'extincteurs exigés par le présent règlement demeurent remplis à capacité.

NORMES RELATIVES À L'ÉQUIPEMENT
DE SÉCURITÉ

5. (1) Les vêtements de flottaison individuels, gilets de sauvetage, bouées de sauvetage, appareils lumineux à allumage automatique, signaux de détresse pyrotechniques ou radeaux de sauvetage qui sont exigés par le présent règlement doivent être conformes aux normes ou aux essais applicables prévus à l'annexe ou à d'autres normes qui offrent un niveau de sécurité au moins équivalent à celui des normes applicables.

(2) Les vêtements de flottaison individuels et les gilets de sauvetage qui sont à bord ou qui sont portés comme équipement de substitution doivent être conformes aux normes ou aux essais applicables prévus à l'annexe ou à d'autres normes qui offrent un niveau de sécurité au moins équivalent à celui des normes applicables.

(3) La trousse de premiers soins exigée par le présent règlement doit être placée dans un contenant étanche à l'eau et hermétiquement fermé après usage et correspondre à l'une des suivantes :

- a) une trousse de premiers soins pour urgence en mer qui contient les articles suivants :
 - (i) un exemplaire, en français et en anglais, d'un manuel de secourisme, édition courante,
 - (ii) 48 doses d'un médicament analgésique non narcotique,
 - (iii) six épingles de sûreté ou un rouleau de ruban adhésif de premiers soins,
 - (iv) une paire de ciseaux à pansements ou une paire de ciseaux de sûreté,
 - (v) un masque de réanimation,
 - (vi) deux paires de gants d'examen,
 - (vii) une préparation antiseptique pour 10 applications,
 - (viii) une préparation contre les brûlures pour 12 applications,
 - (ix) 20 pansements de tailles assorties,
 - (x) 10 pansements de compression stérile de tailles assorties,
 - (xi) un pansement élastique de 4 m de longueur,
 - (xii) deux compresses de gaze stérile,
 - (xiii) deux pansements triangulaires,
 - (xiv) une liste imperméable, en français et en anglais, de son contenu;

b) une trousse de premiers soins qui est conforme aux exigences du *Règlement sur la sécurité et la santé au travail (navires)* ou d'un règlement provincial régissant l'indemnisation des accidents du travail, à laquelle sont ajoutés un masque de réanimation et deux paires de gants d'examen s'il n'est pas exigé d'en avoir dans la trousse.

(4) Au lieu de la trousse visée au paragraphe (3), une trousse de premiers soins qui est conforme aux exigences du *Règlement sur les petits bâtiments* dans sa version antérieure à la date d'entrée

Regulations came into force may be carried on board a vessel for a period of three years after that day unless the kit is replaced before the end of that period.

(5) A portable fire extinguisher that is carried on board a vessel other than a pleasure craft, and that meets the requirements of regulations made under the *Canada Shipping Act* that apply in respect of the vessel immediately before the day on which these Regulations come into force, may be carried on board the vessel for a period of six years after the day on which the extinguisher is manufactured.

APPROVAL OF LIFE-SAVING APPLIANCES

6. (1) A life-saving appliance that is a personal flotation device, lifejacket, lifebuoy, pyrotechnic distress signal, or life raft that is carried on board a vessel shall be of a type that is approved by the Minister and shall bear a mark or label indicating the approval.

(2) The Minister shall approve a type of life-saving appliance if it is shown to meet the applicable standards and tests referred to in subsection 5(1).

(3) A personal flotation device that was approved by the Director of Ship Safety of the Department of Transport or by the Department of Fisheries and Oceans before the day on which these Regulations come into force and that bears a mark or label indicating that it was approved by one of those departments or by the Canadian Coast Guard meets the requirements of subsection (1).

PERSONAL LIFE-SAVING APPLIANCES

7. (1) A personal flotation device or lifejacket that is required by these Regulations shall not be altered in a way that compromises its original structural integrity or diminishes the integrity or readability of a marking set out in a standard related to it.

(2) A personal flotation device or lifejacket that is required by these Regulations may be of an inflatable type only if it is worn

- (a) in the case of an open vessel, by every person on board; and
- (b) in the case of a vessel that is not open, by every person on deck or in the cockpit.

(3) A personal flotation device or lifejacket that is required by these Regulations to be carried on board a personal watercraft shall be inherently buoyant.

8. A personal flotation device or lifejacket that is required by these Regulations does not have to be an appropriate size for an infant who weighs less than 9 kg or a person whose chest size is more than 140 cm.

FIRE EXTINGUISHERS

9. (1) Every fire extinguisher that is required to be carried on board a pleasure craft by these Regulations shall

- (a) bear a mark indicating that it is certified by a product certification body; or
- (b) be of a type that is approved by the United States Coast Guard.

(2) Every fire extinguisher that is required to be carried on board a vessel other than a pleasure craft by these Regulations shall

- (a) bear a mark indicating that it is certified for marine use by a product certification body; or
- (b) be of a type that is approved by the United States Coast Guard.

en vigueur du présent règlement peut être à bord du bâtiment pour une période de trois ans après cette date, sauf si elle est remplacée avant la fin de cette période.

(5) Les extincteurs portatifs qui sont à bord d'un bâtiment, autre qu'une embarcation de plaisance, et qui sont conformes aux exigences des règlements pris en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada* qui s'appliquent à celui-ci avant l'entrée en vigueur du présent règlement peuvent être à bord pour une période de six ans suivant la date de leur fabrication.

APPROBATION DES ENGINS DE SAUVETAGE

6. (1) Les engins de sauvetage qui sont des vêtements de flottaison individuels, des gilets de sauvetage, des bouées de sauvetage, des signaux de détresse pyrotechniques ou des radeaux de sauvetage qui sont à bord d'un bâtiment doivent être d'un type approuvé par le ministre et porter une marque ou une étiquette indiquant l'approbation.

(2) Le ministre approuve un type d'engins de sauvetage s'il est démontré qu'il est conforme aux normes et aux essais visés au paragraphe 5(1).

(3) Les vêtements de flottaison individuels qui ont été approuvés par le directeur, Sécurité des navires, ministère des Transports, ou par le ministère des Pêches et des Océans avant l'entrée en vigueur du présent règlement et qui portent une étiquette indiquant l'approbation de l'un de ces ministères ou de la Garde côtière canadienne sont conformes aux exigences du paragraphe (1).

ENGINS DE SAUVETAGE INDIVIDUELS

7. (1) Les vêtements de flottaison individuels et les gilets de sauvetage exigés par le présent règlement ne doivent pas être modifiés de manière à compromettre leur intégrité structurelle d'origine ou diminuer l'intégrité ou la lisibilité des marques figurant dans les normes les concernant.

(2) Les vêtements de flottaison individuels ou les gilets de sauvetage exigés par le présent règlement peuvent être d'un type gonflable s'ils sont portés :

- a) dans le cas d'un bâtiment non ponté, par les personnes à bord;
- b) dans le cas d'un bâtiment ponté, par les personnes qui se trouvent sur le pont ou dans le cockpit.

(3) Les vêtements de flottaison individuels et les gilets de sauvetage exigés par le présent règlement à bord d'une motomarine doivent être d'un matériel insubmersible.

8. Les vêtements de flottaison individuels ou les gilets de sauvetage exigés par le présent règlement n'ont pas à être de la bonne taille dans le cas des bébés qui pèsent moins de 9 kg et des personnes dont le tour de poitrine excède 140 cm.

EXTINCTEURS

9. (1) Les extincteurs exigés par le présent règlement à bord d'une embarcation de plaisance doivent :

- a) soit porter une marque indiquant qu'ils sont certifiés par un organisme de certification des produits;
- b) soit être d'un type qui est approuvé par la United States Coast Guard.

(2) Les extincteurs exigés par le présent règlement à bord d'un bâtiment autre qu'une embarcation de plaisance doivent :

- a) soit porter une marque indiquant qu'ils sont certifiés pour usage maritime par un organisme de certification de produits;
- b) soit être d'un type qui est approuvé par la United States Coast Guard.

(3) A portable fire extinguisher that is carried on board a vessel imported into Canada and that does not meet the requirements of subsection (1) or (2) shall be certified for marine use by a product certification body or a classification society.

10. In any reference in these Regulations to the classification of a fire extinguisher, the letters in the classification refer to the following classes of fires:

- (a) Class A fires, namely, fires in combustible materials such as wood, cloth, paper, rubber and plastic;
- (b) Class B fires, namely, fires in inflammable liquids, gases and greases;
- (c) Class C fires, namely, fires that involve energized electrical equipment where the electrical non-conductivity of the extinguishing media is of importance; and
- (d) Class K fires, namely, fires in cooking appliances that involve combustible cooking media such as vegetable or animal oils or fats.

11. A vessel to which Part 2, 4 or 5 applies may carry on board a fire extinguisher that is not marked with a classification set out in column 1 of the table to this section if the fire extinguisher contains the extinguishing agent and is of the weight set out in column 2, 3, or 4 that correspond to the classification set out in column 1, and if the fire extinguisher meets the requirements of these Regulations in all other respects.

TABLE OF EQUIVALENTS

Item	Classification	Column 2		Column 3		Column 4	
		kg	lbs.	kg	lbs.	kg	lbs.
1.	1A:5B:C	1.5	3				
2.	2A:10B:C	2.25	5				
3.	2A:20B:C	4.5	10				
4.	5B:C	1.5	3	1.5	3	2.25	5
5.	10B:C	2.25	5	2.25	5	4.5	10
6.	20B:C	4.5	10	4.5	10	9	20

12. A vessel to which Part 2, 4 or 5 applies may carry on board a fire extinguisher that exceeds the requirements for the classification set out under those Parts.

13. (1) A portable fire extinguisher that is required by these Regulations shall contain an extinguishing agent capable of extinguishing any potential fire in the vessel compartment for which the portable fire extinguisher is intended.

(2) A portable fire extinguisher carried on board a vessel other than a pleasure craft shall

- (a) be rated for Class A fires if it is intended for use in an accommodation or service space other than an area described in paragraph (b); and
- (b) be rated for Class K fires instead of Class B fires if it is intended for use in an area with cooking appliances that involve combustible cooking media.

(3) A carbon dioxide fire extinguisher shall be fitted with an electrically non-conductive horn.

(3) Les extincteurs portatifs qui sont à bord d'un bâtiment importé au Canada et qui ne sont pas conformes aux exigences des paragraphes (1) ou (2) doivent être certifiés pour usage maritime par un organisme de certification de produits ou par une société de classification.

10. Dans tout renvoi relatif à la classification d'un extincteur dans le présent règlement, les lettres de la classification renvoient aux classes de feux suivantes :

- a) les feux de classe A, qui sont des feux de matériaux combustibles comme le bois, les tissus, le papier, le caoutchouc et le plastique;
- b) les feux de classe B, qui sont des feux de liquides, de gaz et de graisses inflammables;
- c) les feux de classe C, qui sont des feux qui se produisent dans des appareils électriques sous tension, où la non-conductivité de l'agent extincteur est importante;
- d) les feux de classe K, qui sont des feux dans des appareils de cuisson où brûlent des substances de cuisson comme les huiles végétales et animales ou les graisses.

11. Tout bâtiment auquel les parties 2, 4 ou 5 s'appliquent peut avoir à bord un extincteur qui ne porte pas la marque relative à une classification figurant à la colonne 1 du tableau du présent article si celui-ci contient l'agent extincteur et est d'un poids figurant aux colonnes 2, 3 ou 4 en regard de la classification figurant à la colonne 1, s'il est conforme aux exigences du présent règlement à tout autre égard.

TABLEAU DES ÉQUIVALENCES

Article	Classification	Colonne 2		Colonne 3		Colonne 4	
		kg	lb	kg	lb	kg	lb
1.	1A :5B :C	1,5	3				
2.	2A :10B :C	2,25	5				
3.	2A :20B :C	4,5	10				
4.	5B :C	1,5	3	1,5	3	2,25	5
5.	10B :C	2,25	5	2,25	5	4,5	10
6.	20B :C	4,5	10	4,5	10	9	20

12. Tout bâtiment auquel les parties 2, 4 ou 5 s'appliquent peut avoir à bord un extincteur d'une classification supérieure à celle qui figure dans ces parties.

13. (1) Les extincteurs portatifs exigés par le présent règlement doivent contenir un agent extincteur pouvant éteindre les feux éventuels dans le compartiment du bâtiment pour lequel ils sont destinés.

(2) Les extincteurs portatifs d'un bâtiment, autre qu'une embarcation de plaisance doivent :

- a) avoir une cote pour les feux de classe A, s'ils sont destinés à être utilisés dans des locaux d'habitation ou de service autres que l'endroit visé à l'alinéa b);
- b) avoir une cote pour les feux de classe K au lieu d'une cote pour les feux de classe B, s'ils sont destinés à être utilisés dans un endroit où se trouvent des appareils de cuisson où brûlent des substances inflammables.

(3) Les extincteurs au dioxyde de carbone doivent être munis d'un cornet qui n'est pas conducteur d'électricité.

FIRE BUCKETS AND BAILERS

14. A fire bucket required by these Regulations shall have a capacity of 10 L or more, be made of metal with a round bottom and a hole in the centre, be painted red and be fitted with a lanyard of sufficient length to reach the water from the location in which it is stored.

15. A bailer required by these Regulations shall be made of plastic or metal, have an opening of at least 65 cm² and have a capacity of at least 750 mL.

PYROTECHNIC DISTRESS SIGNALS

16. (1) A pyrotechnic distress signal required by these Regulations expires four years after its date of manufacture.

(2) Type A, B, C or D flares may be carried on board a vessel instead of rocket parachute flares, multi-star flares, hand flares or smoke signals respectively, if they were approved by the Minister before the day on which these Regulations come into force.

LIFE RAFTS

17. The owner and the operator of a vessel to which Part 4 or 5 applies shall ensure that every life raft that is carried on board the vessel is

- (a) marked in English and in French with the date of last service, the name of the vessel and the maximum capacity of the life raft;
- (b) serviced at the intervals set out in section 2 of Schedule IV to the *Life Saving Equipment Regulations* at a service station that is accredited by the manufacturer of the life raft; and
- (c) except for a coastal life raft packed in a valise-type container, stored in a manner that allows it to automatically float free if the vessel sinks.

BILGE PUMPS

18. A manual bilge pump required by these Regulations shall be fitted with or accompanied by sufficient hose to enable the person using the pump to pump water from the bilge space of the vessel over the side of the vessel.

PART 1

LICENSING OF PLEASURE CRAFT

APPLICATION

100. (1) This Part applies in respect of a pleasure craft principally maintained or operated in Canada that is equipped, even temporarily, with one or more primary propulsion engines whose aggregate power is at least 7.5 kW.

(2) However, only section 107 applies in respect of a pleasure craft that is

- (a) registered under the Act; or
- (b) registered in another country as having the right to fly the flag of that country.

PROHIBITION

101. (1) No person shall operate or permit another person to operate a pleasure craft unless

SEAUX D'INCENDIE ET ÉCOPES

14. Les seaux d'incendie exigés par le présent règlement doivent avoir un volume d'au moins 10 L, être en métal avec un fond rond pourvu d'un trou au centre, être peints en rouge et être munis d'une corde suffisamment longue pour atteindre l'eau de l'endroit où ils sont entreposés.

15. Les écopés exigés par le présent règlement doivent être en plastique ou en métal et avoir une ouverture d'au moins 65 cm² et un volume d'au moins 750 mL.

SIGNAUX DE DÉTRESSE PYROTECHNIQUES

16. (1) Les signaux de détresse pyrotechniques exigés par le présent règlement expirent quatre ans après la date de leur fabrication.

(2) Les fusées de type A, B, C ou D peuvent être à bord au lieu des fusées à parachute, des fusées à étoiles multiples, des feux à main ou des signaux fumigènes respectivement, si elles ont été approuvées par le ministre avant la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

RADEAUX DE SAUVETAGE

17. Le propriétaire et l'utilisateur d'un bâtiment auquel s'appliquent les parties 4 ou 5 veillent à ce que chaque radeau à bord :

- a) porte, en français et en anglais, la date du dernier entretien, le nom du bâtiment et la capacité maximale du radeau de sauvetage;
- b) soit entretenu aux intervalles prévus à l'article 2 de l'annexe IV du *Règlement sur l'équipement de sauvetage* à une station d'entretien agréée par son fabricant;
- c) sauf pour le radeau de sauvetage côtier emballé dans un contenant souple, soit rangé de manière à flotter automatiquement et librement si le bâtiment coule.

POMPES DE CALE

18. Les pompes à eau manuelles exigées par le présent règlement doivent être pourvues ou accompagnées d'un boyau suffisamment long pour permettre à son utilisateur de pomper l'eau du fond de la cale du bâtiment et de la verser par-dessus bord.

PARTIE 1

PERMIS D'EMBARCATIONS DE PLAISANCE

APPLICATION

100. (1) La présente partie s'applique à l'égard des embarcations de plaisance qui sont principalement entretenues ou utilisées au Canada et qui sont équipées, même provisoirement, d'un ou de plusieurs moteurs de propulsion primaire dont la puissance totale est d'au moins 7,5 kW.

(2) Toutefois, seul l'article 107 s'applique à l'égard des embarcations de plaisance qui sont :

- a) soit immatriculées en vertu de la Loi;
- b) soit immatriculées dans un autre pays comme étant autorisées à battre le pavillon de ce pays.

INTERDICTION

101. (1) Il est interdit d'utiliser une embarcation de plaisance ou permettre qu'elle soit utilisée à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

- (a) it is licensed by the Minister;
 - (b) a copy of the licence is carried on board; and
 - (c) the owner's name and address on the licence are accurate.
- (2) However, a person may operate a pleasure craft without a licence or copy of the licence if
- (a) the owner has applied to the Minister for a licence not more than 45 days before the pleasure craft is operated;
 - (b) the owner has received an acknowledgement of receipt of the application and the acknowledgement is carried on board; and
 - (c) the file number on the acknowledgement is marked on the pleasure craft in the form and manner specified by the Minister.

EXPIRY OF LICENCES

102. Pleasure craft licences are valid for a period of 10 years beginning on the day on which they are issued, the day on which they are transferred, the day on which they are renewed or the day on which the owner informs the Minister of a change in name or address.

CANCELLATION OF LICENCES

- 103.** The Minister may cancel a pleasure craft licence if
- (a) the owner of the pleasure craft intends to register, obtain a licence for, or principally maintain and operate it in another country;
 - (b) the owner of the pleasure craft intends to register or list it under Part 2 of the Act;
 - (c) the owner of the pleasure craft has been issued a licence under section 104 and wishes to cancel it;
 - (d) the licence is a demonstration licence and the holder is no longer a vendor who sells pleasure craft in the course of a commercial enterprise;
 - (e) the licence was issued in error; or
 - (f) the Minister believes on reasonable and probable grounds that the applicant has provided false or misleading information in order to obtain the licence.

VOLUNTARY LICENSING

104. The owner of a pleasure craft that is not required to be licensed by these Regulations may obtain a licence for the pleasure craft.

TRANSFER OF OWNERSHIP OF A PLEASURE CRAFT

105. Immediately on the transfer of ownership of a licensed pleasure craft, the new owner shall apply to the Minister to transfer the licence.

CHANGE OF NAME OR ADDRESS

106. (1) The owner of a licensed pleasure craft shall notify the Minister of any change in the owner's name or address within 45 days after the day on which the change is made.

(2) If the name or address of the owner of a pleasure craft that was licensed before the day on which these Regulations came into force is no longer correct, the owner shall advise the Minister of the correct name or address within one year after the day on which these Regulations come into force.

- a) un permis a été délivré par le ministre à l'égard de celle-ci;
- b) une copie de celui-ci est à bord;
- c) les nom et adresse du propriétaire sur le permis sont exacts.

(2) Toutefois, elle peut être utilisée sans permis ou sans copie du permis si les conditions suivantes sont réunies :

- a) le propriétaire a présenté une demande de permis au ministre dans les 45 jours précédant son utilisation;
- b) il en a reçu un accusé de réception et celui-ci est à bord;
- c) le numéro de dossier indiqué dans l'accusé de réception est marqué sur l'embarcation de plaisance selon les modalités fixées par le ministre.

EXPIRATION DES PERMIS

102. Les permis d'embarcation de plaisance sont valides pour une période de 10 ans à compter de la date de leur délivrance, de leur transfert ou de leur renouvellement ou de la date à laquelle le propriétaire avise le ministre d'un changement de nom ou d'adresse.

ANNULATION DE PERMIS

- 103.** Le ministre peut annuler un permis délivré pour une embarcation de plaisance dans les cas suivants :
- a) le propriétaire de l'embarcation de plaisance prévoit de l'immatriculer, d'obtenir un permis pour celle-ci ou de l'entretenir et de l'utiliser principalement dans un autre pays;
 - b) le propriétaire de l'embarcation de plaisance prévoit de l'immatriculer ou de l'enregistrer en application de la partie 2 de la Loi;
 - c) le propriétaire de l'embarcation de plaisance s'est vu délivrer un permis en vertu de l'article 104 et désire l'annuler;
 - d) le permis est un permis de démonstration et le titulaire n'est plus un vendeur dans le cadre d'une entreprise commerciale;
 - e) le permis a été délivré par erreur;
 - f) le ministre a des motifs raisonnables et probables de croire que le demandeur lui a fourni des renseignements faux ou trompeurs en vue de l'obtenir.

PERMIS FACULTATIF

104. Le propriétaire d'une embarcation de plaisance pour laquelle un permis n'est pas exigé par le présent règlement peut obtenir un permis pour celle-ci.

TRANSFERT DU DROIT DE PROPRIÉTÉ D'UNE EMBARCATION DE PLAISANCE

105. En cas de transfert du droit de propriété d'une embarcation de plaisance à l'égard de laquelle un permis a été délivré, le nouveau propriétaire présente immédiatement au ministre une demande de transfert du permis.

CHANGEMENT DE NOM OU D'ADRESSE

106. (1) Le propriétaire d'une embarcation de plaisance à l'égard de laquelle un permis a été délivré avise le ministre de tout changement de ses nom ou adresse dans les 45 jours suivant celui-ci.

(2) Si le nom ou l'adresse du propriétaire d'une embarcation de plaisance à l'égard de laquelle un permis a été délivré avant l'entrée en vigueur du règlement ne sont plus exacts, le propriétaire en avise le ministre dans l'année qui suit la date d'entrée en vigueur du règlement du nom ou de l'adresse exacts.

MISLEADING MARKING

107. Subject to paragraph 101(2)(c), the owner of a pleasure craft shall not operate or permit another person to operate the pleasure craft if it is marked with a number that is not a licence number or a registration number issued under Part 2 of the Act, if that number could be confused with a licence number or a registration number.

DEMONSTRATION LICENCE

108. (1) A vendor who sells pleasure craft in the course of a commercial enterprise may apply to the Minister for a demonstration licence for use on any of the enterprise's pleasure craft that are operated for the purpose of demonstration.

(2) The holder of a demonstration licence shall ensure that it is used on only one pleasure craft at a time.

(3) The demonstration licence shall not be transferred to anyone except another vendor.

109. The Minister may cancel a demonstration licence if the licence is used for a purpose other than the demonstration of a pleasure craft.

PART 2

SAFETY EQUIPMENT FOR PLEASURE CRAFT

APPLICATION

200. (1) Subject to subsection (2), this Part applies in respect of a pleasure craft that is operated in Canada.

(2) This Part does not apply in respect of a pleasure craft that meets the safety equipment requirements of another country and that is

- (a) registered in that country as having the right to fly the flag of that country; or
- (b) licensed in that country if the pleasure craft is not principally maintained and operated in Canada.

SAFETY OBLIGATION

201. The operator of a pleasure craft shall take all reasonable steps to ensure the safety of the craft and of every person on board.

PERSONAL FLOTATION DEVICES AND LIFEJACKETS

202. If a personal flotation device or lifejacket that must be carried on board a pleasure craft is to be worn by a person less than 16 years of age or weighing less than 36.3 kg, it shall be inherently buoyant.

SUBPART 1

PLEASURE CRAFT OTHER THAN HUMAN-POWERED PLEASURE CRAFT

Application

203. This subpart applies in respect of a pleasure craft other than a human-powered pleasure craft.

MARQUES TROMPEUSES

107. Sous réserve de l'alinéa 101(2)c), le propriétaire d'une embarcation de plaisance ne peut l'utiliser ou permettre qu'elle soit utilisée si elle est marquée d'un numéro, autre que le numéro de permis ou le numéro d'immatriculation attribué en application de la partie 2 de la Loi, s'il était possible de le confondre avec celui d'un permis ou d'une immatriculation.

PERMIS DE DÉMONSTRATION

108. (1) Le vendeur qui vend des embarcations de plaisance dans le cadre d'une entreprise commerciale peut présenter au ministre une demande de délivrance d'un permis de démonstration pour usage à bord de l'une quelconque de celles-ci qui est utilisée aux fins de démonstration.

(2) Le titulaire d'un permis de démonstration veille à ce que celui-ci ne soit utilisé qu'à bord d'une seule embarcation à la fois.

(3) Le permis de démonstration ne peut être transféré qu'à un autre vendeur.

109. Le ministre peut annuler un permis de démonstration qui est utilisé à une fin autre que celle de faire la démonstration d'embarcations de plaisance.

PARTIE 2

ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ POUR LES EMBARCATIONS DE PLAISANCE

APPLICATION

200. (1) Sous réserve du paragraphe (2), la présente partie s'applique à l'égard des embarcations de plaisance utilisées au Canada.

(2) La présente partie ne s'applique pas à l'égard des embarcations de plaisance qui sont conformes aux exigences d'un autre pays en matière d'équipement de sécurité et qui, selon le cas :

- a) sont immatriculées dans ce pays comme étant autorisées à battre le pavillon de celui-ci;
- b) ont fait l'objet d'un permis de ce pays, si elles ne sont pas principalement entretenues et utilisées au Canada.

MESURES DE SÉCURITÉ

201. L'utilisateur d'une embarcation de plaisance prend toutes les mesures raisonnables pour assurer la sécurité de l'embarcation et des personnes à son bord.

VÊTEMENTS DE FLOTTAISON INDIVIDUELS ET GILETS DE SAUVETAGE

202. S'ils sont portés par une personne de moins de 16 ans ou pesant moins de 36,3 kg, les vêtements de flottaison individuels ou les gilets de sauvetage qui sont exigés à bord d'une embarcation de plaisance doivent être d'un matériel insubmersible.

SOUS-PARTIE 1

EMBARCATIONS DE PLAISANCE AUTRES QUE LES EMBARCATIONS À PROPULSION HUMAINE

Application

203. La présente sous-partie s'applique à l'égard des embarcations de plaisance autres que les embarcations à propulsion humaine.

Life-Saving Appliances — Personal Life-Saving Appliances

- 204.** (1) A pleasure craft shall carry on board
- (a) a personal flotation device or lifejacket of an appropriate size for each person on board;
- (b) a reboarding device, unless the vertical height that must be climbed in order to reboard the pleasure craft is not more than 0.5 m; and
- (c) for the length of pleasure craft set out in column 1 of the table to this subsection, the additional personal life-saving appliances set out in column 2.

TABLE

Item	Column 1 Length	Column 2 Additional Personal Life-Saving Appliances
1.	not more than 6 m	a buoyant heaving line of not less than 15 m in length
2.	more than 6 m but not more than 9 m	(a) a buoyant heaving line of not less than 15 m in length; or (b) a lifebuoy attached to a buoyant line of not less than 15 m in length
3.	more than 9 m but not more than 12 m	(a) a buoyant heaving line of not less than 15 m in length; and (b) a lifebuoy attached to a buoyant line of not less than 15 m in length
4.	more than 12 m but not more than 24 m	(a) a buoyant heaving line of not less than 15 m in length; and (b) a lifebuoy that is equipped with a self-igniting light or attached to a buoyant line of not less than 15 m in length
5.	more than 24 m	(a) a buoyant heaving line of not less than 30 m in length; (b) two SOLAS lifebuoys, of which (i) one is attached to a buoyant line of not less than 30 m in length, and (ii) the other is equipped with a self-igniting light; and (c) a lifting harness with appropriate rigging

(2) In the case of a sailboard or kiteboard, no person shall use a personal flotation device or lifejacket fitted with an automatic inflator.

Life-Saving Appliances — Visual Signals

205. A pleasure craft of a length set out in column 1 of the table to this section shall carry on board the visual signals set out in column 2.

TABLE

Item	Column 1 Length	Column 2 Visual Signals
1.	not more than 6 m	(a) a watertight flashlight; or (b) three pyrotechnic distress signals other than smoke signals
2.	more than 6 m but not more than 9 m	(a) a watertight flashlight; and (b) six pyrotechnic distress signals other than smoke signals

Engins de sauvetage — Engins de sauvetage individuels

- 204.** (1) Toute embarcation de plaisance doit avoir à bord les engins de sauvetage individuels suivants :
- a) un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage de la bonne taille pour chaque personne à bord;
- b) un dispositif de remontée à bord, à moins que la hauteur verticale pour remonter à bord de l'embarcation de plaisance ne soit d'au plus 0,5 m;
- c) selon la longueur de l'embarcation figurant à la colonne 1 du tableau du présent paragraphe, les engins de sauvetage individuels additionnels figurant à la colonne 2.

TABLEAU

Article	Colonne 1 Longueur	Colonne 2 Engins de sauvetage individuels additionnels
1.	Au plus 6 m	Une ligne d'attrape flottante d'au moins 15 m de longueur.
2.	Plus de 6 m mais d'au plus 9 m	a) soit une ligne d'attrape flottante d'au moins 15 m de longueur; b) soit une bouée de sauvetage attachée à une ligne flottante d'au moins 15 m de longueur.
3.	Plus de 9 m mais d'au plus 12 m	a) d'une part, une ligne d'attrape flottante d'au moins 15 m de longueur; b) d'autre part, une bouée de sauvetage attachée à une ligne flottante d'au moins 15 m de longueur.
4.	Plus de 12 m mais d'au plus 24 m	a) d'une part, une ligne d'attrape flottante d'au moins 15 m de longueur; b) d'autre part, une bouée de sauvetage munie d'un appareil lumineux à allumage automatique ou attachée à une ligne flottante d'au moins 15 m de longueur.
5.	Plus de 24 m	Les engins suivants : a) une ligne d'attrape flottante d'au moins 30 m de longueur; b) deux bouées de sauvetage SOLAS : (i) l'une est attachée à une ligne flottante d'au moins 30 m de longueur, (ii) l'autre est munie d'un appareil lumineux à allumage automatique; c) un harnais de levage muni d'un gréement approprié.

(2) Dans le cas d'une planche à voile ou d'une planche à cerf-volant, il est interdit d'utiliser un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage muni d'un gonfleur automatique.

Engins de sauvetage — Signaux visuels

205. Toute embarcation de plaisance d'une longueur figurant à la colonne 1 du tableau du présent article doit avoir à bord les signaux visuels figurant à la colonne 2.

TABLEAU

Article	Colonne 1 Longueur	Colonne 2 Signaux visuels
1.	Au plus 6 m	a) soit une lampe de poche étanche à l'eau; b) soit trois signaux de détresse pyrotechniques autres que des signaux fumigènes.
2.	Plus de 6 m mais d'au plus 9 m	a) d'une part, une lampe de poche étanche à l'eau; b) d'autre part, six signaux de détresse pyrotechniques autres que des signaux fumigènes.

Item	Column 1 Length	Column 2 Visual Signals
3.	more than 9 m	(a) a watertight flashlight; and (b) twelve pyrotechnic distress signals, not more than six of which are smoke signals

Article	Colonne 1 Longueur	Colonne 2 Signaux visuels
3.	Plus de 9 m	a) d'une part, une lampe de poche étanche à l'eau; b) d'autre part, douze signaux de détresse pyrotechniques dont au plus six signaux fumigènes.

Vessel Safety Equipment

206. A pleasure craft of a length set out in column 1 of the table to this section shall carry on board the vessel safety equipment set out in column 2.

Équipement de sécurité de bâtiment

206. Toute embarcation de plaisance d'une longueur figurant à la colonne 1 du tableau du présent article doit avoir à bord l'équipement de sécurité de bâtiment figurant à la colonne 2.

TABLE

Item	Column 1 Length	Column 2 Vessel Safety Equipment
1.	not more than 9 m	(a) either (i) a manual propelling device, or (ii) an anchor and not less than 15 m of cable, rope or chain, or any combination of them; and (b) a bailer or a manual bilge pump
2.	more than 9 m but not more than 12 m	(a) an anchor and not less than 30 m of cable, rope or chain, or any combination of them; and (b) a manual bilge pump or bilge-pumping arrangements
3.	more than 12 m	(a) an anchor and not less than 50 m of cable, rope or chain, or any combination of them; and (b) bilge-pumping arrangements

TABLEAU

Article	Colonne 1 Longueur	Colonne 2 Équipement de sécurité de bâtiment
1.	Au plus 9 m	L'équipement suivant : a) l'un ou l'autre des articles suivants : (i) un dispositif de propulsion manuelle, (ii) une ancre et un câble, un cordage, une chaîne ou une combinaison de ceux-ci d'au moins 15 m de longueur; b) une écope ou une pompe de cale manuelle.
2.	Plus de 9 m mais d'au plus 12 m	a) d'une part, une ancre et un câble, un cordage, une chaîne ou une combinaison de ceux-ci d'au moins 30 m de longueur; b) d'autre part, une pompe de cale manuelle ou des installations d'épuisement de cale.
3.	Plus de 12 m	a) d'une part, une ancre et un câble, un cordage, une chaîne ou une combinaison de ceux-ci d'au moins 50 m de longueur; b) d'autre part, des installations d'épuisement de cale.

Navigation Equipment

207. A pleasure craft of a length set out in column 1 of the table to this section shall carry on board the navigation equipment set out in column 2 as indicated in that column.

Équipement de navigation

207. Toute embarcation de plaisance d'une longueur figurant à la colonne 1 du tableau du présent article doit avoir à bord l'équipement de navigation figurant à la colonne 2, selon ce qui y est indiqué.

TABLE

Item	Column 1 Length	Column 2 Navigation Equipment
1.	not more than 9 m	(a) a sound-signalling device or sound-signalling appliance; (b) if the pleasure craft is operated after sunset or before sunrise or in periods of restricted visibility, navigation lights that meet the applicable standards set out in the <i>Collision Regulations</i> ; and (c) a magnetic compass
2.	more than 9 m but not more than 12 m	(a) a sound-signalling device or sound-signalling appliance; (b) navigation lights that meet the applicable standards set out in the <i>Collision Regulations</i> ; and (c) a magnetic compass

TABLEAU

Article	Colonne 1 Longueur	Colonne 2 Équipement de navigation
1.	Au plus 9 m	L'équipement suivant : a) un dispositif de signalisation sonore ou un appareil de signalisation sonore; b) si l'embarcation de plaisance est utilisée après le coucher du soleil ou avant son lever ou par visibilité réduite, des feux de navigation conformes aux normes applicables prévues par le <i>Règlement sur les abordages</i> ; c) un compas magnétique.
2.	Plus de 9 m mais d'au plus 12 m	L'équipement suivant : a) un dispositif de signalisation sonore ou un appareil de signalisation sonore; b) des feux de navigation conformes aux normes applicables prévues par le <i>Règlement sur les abordages</i> ; c) un compas magnétique.

Column 1		Column 2
Item	Length	Navigation Equipment
3.	more than 12 m	(a) sound-signalling appliances that meet the applicable standards set out in the <i>Collision Regulations</i> ; (b) navigation lights that meet the applicable standards set out in the <i>Collision Regulations</i> ; and (c) a magnetic compass that meets the requirements of the <i>Navigation Safety Regulations</i>

Colonne 1		Colonne 2
Article	Longueur	Équipement de navigation
3.	Plus de 12 m	L'équipement suivant : a) des appareils de signalisation sonore conformes aux normes applicables prévues par le <i>Règlement sur les abordages</i> ; b) des feux de navigation conformes aux normes applicables prévues par le <i>Règlement sur les abordages</i> ; c) un compas magnétique conforme aux exigences du <i>Règlement sur la sécurité de la navigation</i> .

Firefighting Equipment

208. A pleasure craft of a length set out in column 1 of the table to this section shall carry on board the firefighting equipment set out in column 2 as indicated in that column.

TABLE

Column 1		Column 2
Item	Length	Firefighting Equipment
1.	not more than 6 m	a 5B:C fire extinguisher, if the pleasure craft is equipped with an inboard engine, a fixed fuel tank of any size, or a fuel-burning cooking, heating or refrigerating appliance
2.	more than 6 m but not more than 9 m	(a) a 5B:C fire extinguisher, if the pleasure craft is a power-driven vessel; and (b) a 5B:C fire extinguisher, if the pleasure craft is equipped with a fuel-burning cooking, heating or refrigerating appliance
3.	more than 9 m but not more than 12 m	(a) a 10B:C fire extinguisher, if the pleasure craft is a power-driven vessel; and (b) a 10B:C fire extinguisher, if the pleasure craft is equipped with a fuel-burning cooking, heating or refrigerating appliance
4.	more than 12 m but not more than 24 m	(a) a 10B:C fire extinguisher at the following locations: (i) at each access to a space fitted with a fuel-burning cooking, heating or refrigerating appliance, (ii) at the entrance to any accommodation space, and (iii) at the entrance to the machinery space; (b) an axe; and (c) two fire buckets
5.	more than 24 m	(a) the equipment set out in item 4(a); (b) a power-driven fire pump, located outside the engine space, fitted with a fire hose and a nozzle from which a jet of water can be directed into any part of the pleasure craft; (c) two axes; and (d) four fire buckets

Matériel de lutte contre l'incendie

208. Toute embarcation de plaisance d'une longueur figurant à la colonne 1 du tableau du présent article doit avoir à bord le matériel de lutte contre l'incendie figurant à la colonne 2, selon ce qui y est indiqué.

TABLEAU

Colonne 1		Colonne 2
Article	Longueur	Matériel de lutte contre l'incendie
1.	Au plus 6 m	Un extincteur 5B :C, si l'embarcation de plaisance est équipée d'un moteur en-bord, d'un réservoir à carburant fixe quel que soit le volume ou d'un appareil de cuisson, de chauffage ou de réfrigération au carburant.
2.	Plus de 6 m mais d'au plus 9 m	a) d'une part, un extincteur 5B :C, si l'embarcation de plaisance est un bâtiment à propulsion mécanique; b) d'autre part, un extincteur 5B :C, si elle est équipée d'un appareil de cuisson, de chauffage ou de réfrigération au carburant.
3.	Plus de 9 m mais d'au plus 12 m	a) d'une part, un extincteur 10B :C, si l'embarcation de plaisance est un bâtiment à propulsion mécanique; b) d'autre part, un extincteur 10B :C, si elle est équipée d'un appareil de cuisson, de chauffage ou de réfrigération au carburant.
4.	Plus de 12 m mais d'au plus 24 m	Le matériel suivant : a) un extincteur 10B :C aux endroits suivants : (i) à chaque accès à l'espace où est installé un appareil de cuisson, de chauffage ou de réfrigération au carburant, (ii) à l'entrée des locaux d'habitation, (iii) à l'entrée de la tranche des machines; b) une hache; c) deux seaux d'incendie.
5.	Plus de 24 m	Le matériel suivant : a) l'équipement figurant à l'alinéa 4a); b) une pompe à incendie à propulsion mécanique placée à l'extérieur du compartiment moteur et pourvue d'un boyau d'incendie et d'une lance permettant de diriger le jet d'eau dans toute partie de l'embarcation de plaisance; c) deux haches; d) quatre seaux d'incendie.

SUBPART 2

SOUS-PARTIE 2

HUMAN-POWERED PLEASURE CRAFT

EMBARCATIONS DE PLAISANCE À PROPULSION HUMAINE

Life-Saving Appliances — Personal Life-Saving Appliances and Visual Signals

Engins de sauvetage — Engins de sauvetage individuels et signaux visuels

209. A human-powered pleasure craft shall carry on board a personal flotation device or lifejacket

209. Toute embarcation de plaisance à propulsion humaine doit avoir à bord un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage qui est, à la fois :

- (a) that is of an appropriate size for each person on board; and
- (b) if the human-powered pleasure craft is being used during whitewater paddling, that is inherently buoyant.

- a) de la bonne taille pour chaque personne à bord;
- b) si l'embarcation est utilisée durant une excursion en eaux vives, d'un matériau insubmersible.

210. A human-powered pleasure craft shall carry on board, for the category of life-saving appliance set out in column 1 of the table to this section, the life-saving appliance set out in column 2 as indicated in that column.

210. Toute embarcation de plaisance à propulsion humaine doit avoir à bord, selon la catégorie d'engins de sauvetage figurant à la colonne 1 du tableau du présent article, les engins de sauvetage figurant à la colonne 2, selon ce qui y est indiqué.

TABLE

TABLEAU

Item	Column 1 Category of Life-Saving Appliance	Column 2 Life-Saving Appliance
1.	personal life-saving appliances	(a) a reboarding device, unless the vertical height that must be climbed in order to reboard the pleasure craft is less than 0.5 m; and (b) a buoyant heaving line of not less than 15 m in length
2.	visual signals	if the human-powered pleasure craft is more than 6 m in length, a watertight flashlight and six pyrotechnic distress signals other than smoke signals

Article	Colonne 1 Catégories d'engins de sauvetage	Colonne 2 Engins de sauvetage
1.	Engins de sauvetage individuels	Les engins suivants : a) un dispositif de remontée à bord, à moins que la hauteur verticale pour remonter à bord de l'embarcation de plaisance ne soit d'au plus 0,5 m; b) une ligne d'attrape flottante d'au moins 15 m de longueur.
2.	Signaux visuels	Si l'embarcation de plaisance à propulsion humaine est de plus de 6 m de longueur, une lampe de poche étanche à l'eau et six signaux de détresse pyrotechniques autres que des signaux fumigènes.

Vessel Safety Equipment and Navigation Equipment

Équipement de sécurité de bâtiment et équipement de navigation

211. A human-powered pleasure craft shall carry on board, for the category of equipment set out in column 1 of the table to this section, the equipment set out in column 2 as indicated in that column.

211. Toute embarcation de plaisance à propulsion humaine doit avoir à bord, selon la catégorie d'équipement figurant à la colonne 1 du tableau du présent article, l'équipement figurant à la colonne 2, selon ce qui y est indiqué.

TABLE

TABLEAU

Item	Column 1 Category of Equipment	Column 2 Equipment
1.	vessel safety equipment	(a) a bailer; (b) a manual bilge pump; or (c) bilge-pumping arrangements
2.	navigation equipment	(a) a sound-signalling device or a sound-signalling appliance; (b) if the pleasure craft is operated after sunset or before sunrise or in periods of restricted visibility, navigation lights that meet the applicable standards set out in the <i>Collision Regulations</i> ; and (c) a magnetic compass

Article	Colonne 1 Catégorie d'équipement	Colonne 2 Équipement
1.	Équipement de sécurité de bâtiment	a) soit une écope; b) soit une pompe de cale manuelle; c) soit des installations d'épuisement de cale.
2.	Équipement de navigation	L'équipement suivant : a) un dispositif de signalisation sonore ou un appareil de signalisation sonore; b) si l'embarcation de plaisance est utilisée après le coucher du soleil ou avant son lever ou par visibilité réduite, des feux de navigation conformes aux normes applicables prévues par le <i>Règlement sur les abordages</i> ; c) un compas magnétique.

SUBPART 3

SOUS-PARTIE 3

GENERAL EXCEPTIONS FOR PLEASURE CRAFT

EXCEPTIONS GÉNÉRALES POUR LES
EMBARCATIONS DE PLAISANCE*Personal Flotation Devices and Lifejackets**Vêtements de flottaison individuels et gilets de sauvetage*

212. If a person who is a resident of a country other than Canada brings on board a pleasure craft a personal flotation device or lifejacket for their personal use that conforms to the laws of that country and that is of an appropriate size and in good condition, the pleasure craft is not required to carry on board a personal flotation device or lifejacket for that person that meets the standard set out in the Schedule.

212. Si une personne qui est un résident d'un pays autre que le Canada apporte à bord d'une embarcation de plaisance un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage pour son usage personnel qui est conforme aux lois de ce pays, l'embarcation de plaisance n'a pas à avoir à bord, pour cette personne, un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage conforme à la norme figurant à l'annexe. Toutefois, il doit être de la bonne taille et en bonne condition.

*Visual Signals**Signaux visuels*

213. (1) No visual signals are required to be carried on board a pleasure craft that is not more than 6 m in length and is not fitted with an engine.

213. (1) Les signaux visuels ne sont pas exigés à bord des embarcations de plaisance qui sont d'au plus 6 m de longueur et qui ne sont pas équipées d'un moteur.

(2) Pyrotechnic distress signals are not required to be carried on board a pleasure craft that

(2) Les signaux de détresse pyrotechniques ne sont pas exigés à bord des embarcations de plaisance qui, selon le cas :

(a) is operating on a river, canal or lake in which it can at no time be more than one nautical mile from shore; or

a) sont utilisées sur un fleuve, une rivière, un canal ou un lac où elles ne peuvent jamais se trouver à plus d'un mille marin de la rive;

(b) has no sleeping arrangements and is engaged in an official competition or in final preparation for an official competition.

b) n'ont pas de couchettes et participent à une compétition officielle ou aux derniers préparatifs de celle-ci.

*Bailers and Manual Bilge Pumps**Écopes et pompes de cale manuelles*

214. A bailer or manual bilge pump is not required to be carried on board a pleasure craft that cannot retain a sufficient quantity of water to make it capsize or whose compartments are sealed and are not readily accessible.

214. Aucune écope ni aucune pompe de cale manuelle n'est exigée à bord d'une embarcation de plaisance qui ne peut retenir suffisamment d'eau pour chavirer ou dont les compartiments sont scellés et ne sont pas facilement accessibles.

*Magnetic Compass**Compas magnétique*

215. A magnetic compass is not required to be carried on board a pleasure craft that is not more than 8 m in length and that navigates within sight of seamarks.

215. Le compas magnétique n'est pas exigé à bord d'une embarcation de plaisance d'au plus 8 m de longueur qui navigue en vue d'amers.

*Racing Pleasure Craft**Embarcations de plaisance de course*

216. A racing pleasure craft, other than a canoe, kayak or rowing shell, that is engaged in formal training, in an official competition or in final preparation for an official competition and that is operated under conditions of clear visibility and is attended by a safety craft may carry on board, instead of the safety equipment required by this Part, the safety equipment that is required by the rules of the applicable governing body.

216. Toute embarcation de plaisance de course, autre qu'un canot, un kayak ou une yole, qui participe à un entraînement officiel, à une compétition officielle ou aux derniers préparatifs de celle-ci et qui est utilisée par bonne visibilité et accompagnée d'un véhicule de secours peut avoir à bord, au lieu de l'équipement de sécurité exigé par la présente partie, l'équipement de sécurité exigé par les règles de l'organisme dirigeant compétent.

SUBPART 4

SOUS-PARTIE 4

EXCEPTIONS FOR PLEASURE CRAFT OTHER THAN
HUMAN-POWERED PLEASURE CRAFTEXCEPTIONS POUR LES EMBARCATIONS DE PLAISANCE AUTRES
QUE LES EMBARCATIONS À PROPULSION HUMAINE*Firefighting Equipment**Matériel de lutte contre l'incendie*

217. A fire extinguisher of a particular classification is not required to be carried on board a pleasure craft other than a human-powered pleasure craft if two or more fire extinguishers are carried on board that meet the requirements of subsection 9(1) and that have a total capacity rating at least equal to the capacity rating of the required fire extinguisher.

217. Des extincteurs d'une classification particulière ne sont pas exigés à bord des embarcations de plaisance autres que les embarcations à propulsion humaine s'il y a à bord deux ou plusieurs extincteurs qui sont conformes aux exigences du paragraphe 9(1) et qui ont une capacité nominale totale au moins égale à la capacité nominale des extincteurs exigés.

Personal Watercraft

218. A personal watercraft is not required to carry on board a personal flotation device or lifejacket, vessel safety equipment or firefighting equipment if every person on board is wearing a personal flotation device or lifejacket of an appropriate size.

Sailboards and Kiteboards

219. A sailboard or kiteboard is not required to carry on board life-saving appliances, vessel safety equipment or firefighting equipment if

- (a) the operator is wearing a personal flotation device of an appropriate size that is not fitted with an automatic inflator; or
- (b) the operator is engaged in an official competition at which a safety craft is in attendance and carrying on board a personal flotation device or lifejacket of an appropriate size for the operator that can be donned in the water.

SUBPART 5

EXCEPTIONS FOR HUMAN-POWERED PLEASURE CRAFT

Paddleboats and Watercycles

220. A paddleboat or watercycle is not required to carry on board life-saving appliances or vessel safety equipment if every person on board is wearing a personal flotation device or lifejacket of an appropriate size.

Racing Canoes and Racing Kayaks

221. A racing canoe or a racing kayak is not required to carry on board life-saving appliances or vessel safety equipment if the canoe or kayak and its crew are engaged in formal training, in an official competition or in final preparation for an official competition and if

- (a) the canoe or kayak is attended by a safety craft that is carrying on board a personal flotation device or lifejacket of an appropriate size for each crew member
 - (i) of the canoe or kayak, if the safety craft is attending only one pleasure craft, or
 - (ii) of the canoe or kayak with the largest crew, if the safety craft is attending more than one pleasure craft; or
- (b) the canoe or kayak is not attended by a safety craft but carries on board
 - (i) a personal flotation device or lifejacket of an appropriate size for each crew member,
 - (ii) a sound-signalling device, and
 - (iii) if it is operated after sunset or before sunrise or in periods of restricted visibility, a watertight flashlight.

Rowing Shells

222. A rowing shell is not required to carry on board life-saving appliances or vessel safety equipment if

- (a) it is competing in a provincially, nationally or internationally sanctioned regatta or competition;
- (b) it is engaged in training at the venue at which the regatta or competition is taking place; or
- (c) the requirements of paragraph 221(a) or (b) are met.

Motomarines

218. Les motomarines n'ont pas à avoir à bord de vêtements de flottaison individuels ou de gilets de sauvetage, d'équipement de sécurité de bâtiment ou de matériel de lutte contre l'incendie si les personnes à bord portent un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage de la bonne taille.

Planches à voile et planches à cerf-volant

219. Aucune planche à voile ni aucune planche à cerf-volant n'a à avoir à bord d'engins de sauvetage, d'équipement de sécurité de bâtiment ou de matériel de lutte contre les incendies si son utilisateur satisfait à l'une des conditions suivantes :

- a) il porte un vêtement de flottaison individuel de la bonne taille non muni d'un gonfleur automatique;
- b) il participe à une compétition officielle où il y a un véhicule de secours ayant à bord un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage qui est de la bonne taille pour lui et qui peut être endossé dans l'eau.

SOUS-PARTIE 5

EXCEPTIONS POUR LES EMBARCATIONS DE PLAISANCE À PROPULSION HUMAINE

Pédalos et vélos nautiques

220. Aucun pédalo ni aucun vélo nautique n'a à avoir à bord d'engins de sauvetage ou d'équipement de sécurité de bâtiment si les personnes à bord portent un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage de la bonne taille.

Canots de course et kayaks de course

221. Aucun canot de course ni aucun kayak de course n'a à avoir à bord d'engins de sauvetage ou d'équipement de sécurité de bâtiment si celui-ci et son équipage participent à un entraînement officiel, à une compétition officielle ou aux derniers préparatifs de celle-ci et si, selon le cas :

- a) il est accompagné d'un véhicule de secours ayant à bord un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage de la bonne taille pour chaque membre de l'équipage :
 - (i) soit du canot ou du kayak, dans le cas où le véhicule de secours n'accompagne que celui-ci,
 - (ii) soit du canot ou du kayak avec l'équipage le plus important en nombre, dans le cas où le véhicule de secours accompagne plus d'une embarcation de plaisance;
- b) il n'est pas accompagné d'un véhicule de secours, mais a à bord, à la fois :
 - (i) un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage de la bonne taille pour chaque membre de l'équipage,
 - (ii) un dispositif de signalisation sonore,
 - (iii) s'il est utilisé après le coucher du soleil ou avant son lever ou par visibilité réduite, une lampe de poche étanche à l'eau.

Yoles

222. Les yoles n'ont pas à avoir à bord d'engins de sauvetage et d'équipement de sécurité de bâtiment si, selon le cas :

- a) elles participent à une régata ou à une compétition sanctionnée à l'échelle provinciale, nationale ou internationale;
- b) elles participent à l'entraînement sur les lieux où la régata ou la compétition est en cours;
- c) les exigences prévues aux alinéas 221(a) ou (b) sont respectées.

PART 3

HUMAN-POWERED VESSELS OTHER
THAN PLEASURE CRAFT

INTERPRETATION

- 300.** The following definitions apply in this Part.
- “class 3 or above waters” means waters that have
- (a) rapids with moderate and irregular waves; or
 - (b) rapids that are stronger, have more obstructions or are otherwise more difficult to navigate than rapids with moderate and irregular waves. (*eaux de classe 3 ou plus*)
- “guided excursion” means a non-competitive outdoor recreational activity or excursion lead by a person in charge of the activity or excursion during which the participants use a human-powered vessel. (*excursion guidée*)
- “helmet” means a helmet that has a fastening system and that is designed to protect a person’s head from injury from the mid-line of the forehead to the back of the crown of the head. (*casque protecteur*)

APPLICATION

- 301.** This Part applies in respect of a human-powered vessel other than a pleasure craft.

GUIDED EXCURSIONS

- 302.** (1) A person responsible for an enterprise that conducts guided excursions and the person leading a guided excursion shall ensure that
- (a) every person who participates in the excursion wears the following safety equipment:
 - (i) a personal flotation device or lifejacket of an appropriate size, and
 - (ii) when on class 3 or above waters, a helmet of an appropriate size; and
 - (b) any equipment or material that is carried on board the vessel and that is not being used is secured in place when the vessel is moving.
- (2) If the water temperature is less than 15°C, a person responsible for an enterprise that conducts guided excursions and a person leading a guided excursion shall ensure that equipment is immediately available or that procedures are established to protect the participants from the effects of hypothermia or cold shock resulting from swamping, capsizing or falling overboard.

SAFETY EQUIPMENT

First Aid Kit

- 303.** A human-powered vessel shall carry on board a first aid kit.

Personal Life-Saving Appliances and Visual Signals

- 304.** (1) A human-powered vessel shall carry on board
- (a) a personal flotation device or lifejacket
 - (i) that is of an appropriate size for each person on board, and
 - (ii) if the vessel is being used during whitewater paddling, that is inherently buoyant; and

PARTIE 3

BÂTIMENTS À PROPULSION HUMAINE AUTRES QUE
LES EMBARCATIONS DE PLAISANCE

DÉFINITIONS

- 300.** Les définitions qui suivent s’appliquent à la présente partie.
- « casque protecteur » Casque qui est muni d’un système d’attache et qui est conçu pour protéger la personne qui le porte contre les blessures à la partie de la tête qui est comprise entre la ligne du milieu du front et l’arrière du sommet de la tête. (*helmet*)
- « eaux de classe 3 ou plus » Eaux comportant, selon le cas :
- a) des rapides avec des vagues irrégulières et modérées;
 - b) des rapides qui sont plus puissants, dans lesquels se trouvent plus d’obstacles ou qui sont par ailleurs plus difficiles à naviguer que des rapides avec des vagues irrégulières et modérées. (*class 3 or above waters*)
- « excursion guidée » Activité ou excursion récréative non compétitive tenue à l’extérieur et dirigée par une personne responsable au cours de laquelle les participants utilisent des bâtiments à propulsion humaine. (*guided excursion*)

APPLICATION

- 301.** La présente partie s’applique à l’égard des bâtiments à propulsion humaine autres que les embarcations de plaisance.

EXCURSIONS GUIDÉES

- 302.** (1) Toute personne responsable d’une entreprise qui effectue des excursions guidées et celle qui les dirige veillent :
- a) à ce que chaque personne qui participe à l’excursion guidée porte l’équipement de sécurité suivant :
 - (i) un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage de la bonne taille,
 - (ii) dans des eaux de classe 3 ou plus, un casque protecteur de la bonne taille;
 - b) à ce que l’équipement et le matériel qui sont à bord du bâtiment et qui ne sont pas utilisés soient arrimés de façon sécuritaire lorsque le bâtiment est en mouvement.
- (2) Si la température de l’eau est inférieure à 15 °C, toute personne responsable d’une entreprise qui effectue des excursions guidées et toute personne qui les dirige veillent à ce que de l’équipement soit disponible immédiatement ou que des mesures soient établies pour protéger les participants contre les effets de l’hypothermie ou du choc dû au froid en cas d’envahissement par le haut, de chavirement ou de chutes par-dessus bord.

ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ

Trousse de premiers soins

- 303.** Tout bâtiment à propulsion humaine doit avoir à bord une trousse de premiers soins.

Engins de sauvetage individuels et signaux visuels

- 304.** (1) Tout bâtiment à propulsion humaine doit avoir à bord :
- a) un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage qui est, à la fois :
 - (i) de la bonne taille pour chaque personne à bord,
 - (ii) si le bâtiment est utilisé durant une excursion en eaux vives, d’un matériau insubmersible;

(b) for the category of life-saving appliance set out in column 1 of the table to this subsection, the additional life-saving appliance set out in column 2 as indicated in that column.

b) selon la catégorie d'engins de sauvetage figurant à la colonne 1 du tableau du présent paragraphe, les engins de sauvetage additionnels figurant à la colonne 2, selon ce qui y est indiqué.

TABLE

Item	Column 1 Category of Life-Saving Appliance	Column 2 Additional Life-Saving Appliance
1.	personal life-saving appliance	(a) a reboarding device, unless the vertical height that must be climbed in order to reboard the vessel is not more than 0.5 m; and (b) a buoyant heaving line of not less than 15 m in length that is contained in a throw bag
2.	visual signals	(a) if the human-powered vessel is not more than 6 m in length, a watertight flashlight or three pyrotechnic distress signals other than smoke signals; or (b) if the human-powered vessel is more than 6 m in length, a watertight flashlight and six pyrotechnic distress signals other than smoke signals

(2) Every person on board a human-powered vessel shall wear
(a) a personal flotation device or lifejacket; and
(b) when on class 3 or above waters, a helmet of an appropriate size.

Vessel Safety Equipment and Navigation Equipment

305. (1) A human-powered vessel shall carry on board, for the category of equipment set out in column 1 of the table to this subsection, the equipment set out in column 2 as indicated in that column.

TABLE

Item	Column 1 Category of Equipment	Column 2 Equipment
1.	vessel safety equipment	(a) a bailer; (b) a manual bilge pump; or (c) bilge-pumping arrangements
2.	navigation equipment	(a) a sound-signalling device or a sound-signalling appliance; (b) if the vessel is operated after sunset or before sunrise or in periods of restricted visibility, navigation lights that meet the applicable standards set out in the <i>Collision Regulations</i> ; and (c) a magnetic compass

(2) A magnetic compass is not required to be carried on board a human-powered vessel that is not more than 8 m in length and that navigates within sight of seamarks.

TABEAU

Article	Colonne 1 Catégories d'engins de sauvetage	Colonne 2 Engins de sauvetage additionnels
1.	Engins de sauvetage individuels	a) d'une part, un dispositif de remontée à bord, à moins que la hauteur verticale pour remonter à bord de l'embarcation de plaisance ne soit d'au plus 0,5 m; b) d'autre part, une ligne d'attrape flottante d'au moins 15 m de longueur contenue dans un sac de lancement.
2.	Signaux visuels	a) si le bâtiment à propulsion humaine est d'au plus 6 m de longueur, une lampe de poche étanche à l'eau ou trois signaux de détresse pyrotechniques autres que des signaux fumigènes; b) si le bâtiment à propulsion humaine est de plus de 6 m de longueur, une lampe de poche étanche à l'eau et six signaux de détresse pyrotechniques autres que des signaux fumigènes.

(2) Toute personne qui est à bord d'un bâtiment à propulsion humaine doit porter :

- a) un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage;
- b) dans des eaux de classe 3 ou plus, un casque protecteur de la bonne taille.

Équipement de sécurité de bâtiment et équipement de navigation

305. (1) Tout bâtiment à propulsion humaine doit avoir à bord, selon la catégorie d'équipement figurant à la colonne 1 du tableau du présent paragraphe, l'équipement figurant à la colonne 2, selon ce qui y est indiqué.

TABEAU

Article	Colonne 1 Catégories d'équipement	Colonne 2 Équipement
1.	Équipement de sécurité de bâtiment	a) soit une écope; b) soit une pompe de cale manuelle; c) soit des installations d'épuisement de cale.
2.	Équipement de navigation	L'équipement suivant : a) un dispositif de signalisation sonore ou un appareil de signalisation sonore; b) si le bâtiment est utilisé après le coucher du soleil ou avant son lever ou par visibilité réduite, des feux de navigation conformes aux normes applicables prévues par le <i>Règlement sur les abordages</i> ; c) un compas magnétique.

(2) Un compas magnétique n'est pas exigé dans le cas d'un bâtiment à propulsion humaine d'au plus 8 m de longueur qui navigue en vue d'amers.

EXCEPTION FOR CERTAIN VESSELS

Racing Canoes and Racing Kayaks

306. A racing canoe or a racing kayak is not required to carry on board safety equipment if the canoe or kayak and its crew are engaged in formal training, in an official competition or in final preparation for an official competition and if

(a) the canoe or kayak is attended by a safety craft that is carrying on board a personal flotation device or lifejacket of appropriate size for each crew member

(i) of the canoe or kayak, if the safety craft is attending only one vessel, or

(ii) of the canoe or kayak with the largest crew, if the safety craft is attending more than one vessel; or

(b) the canoe or kayak is not attended by a safety craft but carries on board

(i) a personal flotation device or lifejacket of an appropriate size for each crew member,

(ii) a sound-signalling device, and

(iii) if it is operated after sunset or before sunrise or in periods of restricted visibility, a watertight flashlight.

Rowing Shells

307. A rowing shell is not required to carry on board personal life-saving appliances, visual signals, vessel safety equipment or navigation equipment if

(a) it is competing in a provincially, nationally or internationally sanctioned regatta or competition;

(b) it is engaged in training at the venue at which the regatta or competition is taking place; or

(c) the requirements of paragraph 306(a) or (b) are met.

Other Racing Vessels

308. A human-powered racing vessel, other than a canoe, kayak or rowing shell, that is engaged in formal training, in an official competition or in final preparation for an official competition and that is operated under conditions of clear visibility and is attended by a safety craft may carry on board, instead of the safety equipment required under this Part, the safety equipment that is required by the rules of the applicable governing body.

PART 4

PASSENGER-CARRYING VESSELS OF NOT MORE THAN 15 GROSS TONNAGE THAT CARRY NOT MORE THAN 12 PASSENGERS

APPLICATION

400. (1) This Part applies in respect of a passenger-carrying vessel that is of not more than 15 gross tonnage, carries not more than 12 passengers and is not human-powered.

(2) Paragraph 403(3)(b) and sections 404 to 419 do not apply in respect of a passenger-carrying vessel that complies with the safety equipment requirements of another country and that is

(a) registered in that country as having the right to fly the flag of that country; or

(b) licensed in that country, if the vessel is not principally maintained and operated in Canada.

EXCEPTION POUR CERTAINS BÂTIMENTS

Canots de course et kayaks de course

306. Aucun canot de course ni aucun kayak de course n'a à avoir à bord d'équipement de sécurité si celui-ci et son équipage participent à un entraînement officiel, à une compétition officielle ou aux derniers préparatifs de celle-ci et si, selon le cas :

a) il est accompagné d'un véhicule de secours ayant à bord un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage de la bonne taille pour chaque membre de l'équipage :

(i) soit du canot de course ou du kayak de course, dans le cas où le véhicule de secours n'accompagne que celui-ci,

(ii) soit du canot de course ou du kayak de course avec l'équipage le plus important en nombre, dans le cas où le véhicule de secours accompagne plus d'un bâtiment;

b) il n'est pas accompagné d'un véhicule de secours et a à bord, à la fois :

(i) un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage de la bonne taille pour chaque membre de l'équipage,

(ii) un dispositif de signalisation sonore,

(iii) s'il est utilisé après le coucher du soleil ou avant son lever ou par visibilité réduite, une lampe de poche étanche à l'eau.

Yoles

307. Les yoles n'ont pas à avoir à bord d'engins de sauvetage individuels, de signaux visuels, d'équipement de sécurité de bâtiment ou d'équipement de navigation si, selon le cas :

a) elles participent à une régata ou à une compétition sanctionnée à l'échelle provinciale, nationale ou internationale;

b) elles participent à l'entraînement sur les lieux où la régata ou la compétition est en cours;

c) les exigences prévues aux alinéas 306(a) ou b) sont respectées.

Autres bâtiments de course

308. Tout bâtiment de course à propulsion humaine, autre qu'un canot, un kayak ou une yole, qui participe à un entraînement officiel, à une compétition officielle ou aux derniers préparatifs de celle-ci et qui est utilisé par bonne visibilité et accompagné d'un véhicule de secours peut avoir à bord, au lieu de l'équipement de sécurité exigé par la présente partie, l'équipement de sécurité exigé par les règles de l'organisme dirigeant compétent.

PARTIE 4

BÂTIMENTS À PASSAGERS D'UNE JAUGE BRUTE D'AU PLUS 15 QUI TRANSPORTENT AU PLUS 12 PASSAGERS

APPLICATION

400. (1) La présente partie s'applique à l'égard des bâtiments à passagers d'une jauge brute d'au plus 15 qui transportent au plus 12 passagers et qui ne sont pas des bâtiments à propulsion humaine.

(2) L'alinéa 403(3)(b) et les articles 404 à 419 ne s'appliquent pas aux bâtiments à passagers qui sont conformes aux exigences d'un autre pays en matière d'équipement de sécurité et qui, selon le cas :

a) sont immatriculés dans ce pays comme étant autorisés à battre le pavillon de celui-ci;

b) ont fait l'objet d'un permis de ce pays s'ils ne sont pas principalement entretenus et utilisés au Canada.

GENERAL REQUIREMENTS

401. (1) The operator of a passenger-carrying vessel shall, before the vessel leaves a place where passengers embark, ensure that all passengers are briefed in either or both of the official languages, according to their needs, on the safety and emergency procedures relevant to the type of vessel and its length, including

- (a) the location of lifejackets and specifically the location of lifejackets for children;
- (b) the location of survival craft;
- (c) for passengers in each area of the vessel, the location of the lifejackets and survival craft that are closest to them;
- (d) the location and use of personal life-saving appliances, visual signals and vessel safety equipment;
- (e) the safety measures to be taken, including those relating to the protection of limbs, the avoidance of ropes and docking lines, and the effect of the movement and grouping of passengers on the stability of the vessel; and
- (f) the prevention of fire and explosions.

(2) During the safety briefing, the operator of the vessel shall ensure that a demonstration is provided on the manner of donning each type of lifejacket.

402. (1) The operator of a passenger-carrying vessel shall, at or before the time of departure, report the number of persons on board to a person on shore who has been designated by the operator to be responsible for communicating with search and rescue authorities in case of an emergency.

(2) If a passenger-carrying vessel is located in a remote area and it is not possible to report the number of persons on board to a person on shore, the operator shall leave the information respecting each voyage in a location on shore that is known and readily available to search and rescue authorities.

403. (1) A passenger-carrying vessel shall be designed and equipped to operate safely in its area of operation.

(2) No person shall operate a passenger-carrying vessel under circumstances that exceed its design limitations.

(3) Except in an emergency, the operator of a passenger-carrying vessel engaged in towing shall ensure that

- (a) there are no passengers on board the vessel or the tow; and
- (b) the vessel meets the requirements of section 520.

404. The owner of a passenger-carrying vessel shall not operate or permit another person to operate the vessel unless, before it is first put in service, the owner has informed the Minister, in a form determined by the Minister, of the intention to operate the vessel or permit its operation.

405. The owner of a passenger-carrying vessel shall submit to the Minister, on request, information respecting the physical characteristics of the vessel and the nature of its operation.

SAFETY EQUIPMENT

First Aid Kit

406. A passenger-carrying vessel shall carry on board a first aid kit.

EXIGENCES GÉNÉRALES

401. (1) L'utilisateur d'un bâtiment à passagers veille, avant que celui-ci quitte un endroit où des passagers montent à bord, à ce que soit donné aux passagers, dans l'une ou l'autre des langues officielles ou les deux, compte tenu de leurs besoins, un exposé sur les mesures de sécurité et d'urgence en fonction du type de bâtiment et de sa longueur, notamment sur les points suivants :

- a) l'emplacement des gilets de sauvetage, en particulier celui des gilets de sauvetage pour enfants;
- b) l'emplacement des bateaux de sauvetage;
- c) à l'intention des passagers de chacun des secteurs du bâtiment, l'emplacement des gilets de sauvetage et des bateaux de sauvetage qui sont le plus près d'eux;
- d) l'emplacement et l'utilisation des engins de sauvetage individuels, des signaux visuels et de l'équipement de sécurité de bâtiment;
- e) les mesures de sécurité à prendre, y compris celles relatives à la protection des membres, à l'évitement des cordages et des amarres et aux effets du mouvement et du groupement des passagers sur la stabilité du bâtiment;
- f) la prévention des incendies et des explosions.

(2) Au cours de l'exposé sur les mesures de sécurité, l'utilisateur du bâtiment veille à ce qu'une démonstration soit faite sur la façon d'enfiler chaque type de gilet de sauvetage.

402. (1) L'utilisateur d'un bâtiment à passagers déclare, avant chaque départ ou au moment de celui-ci, le nombre de personnes à bord à une personne sur la rive qu'il a désignée à titre de responsable des communications avec les autorités de recherche et de sauvetage en cas d'urgence.

(2) Si un bâtiment à passagers est situé dans un endroit éloigné et qu'il n'est pas possible de déclarer le nombre de personnes à bord à une personne sur la rive, l'utilisateur du bâtiment laisse, pour chaque voyage, ce renseignement à un endroit sur la rive qui est connu des autorités de recherche et de sauvetage et qui leur est facilement accessible.

403. (1) Tout bâtiment à passagers doit être conçu et équipé de manière à être utilisé sans risques dans sa zone d'utilisation.

(2) Il est interdit d'utiliser un bâtiment à passagers dans des circonstances qui dépassent ses limites de conception.

(3) Sauf en cas d'urgence, l'utilisateur d'un bâtiment à passagers qui effectue du remorquage veille :

- a) à ce qu'il n'y ait pas de passagers ni à bord du bâtiment ni à bord de l'objet ou du bâtiment remorqué;
- b) à ce que le bâtiment soit conforme aux exigences de l'article 520.

404. Il est interdit au propriétaire d'un bâtiment à passagers d'utiliser celui-ci ou d'en permettre l'utilisation à moins que, avant la première mise en service de celui-ci, il n'ait avisé le ministre, en la forme fixée par lui, de son intention de l'utiliser ou d'en permettre l'utilisation.

405. Le propriétaire d'un bâtiment à passagers présente au ministre, à sa demande, des renseignements relatifs aux caractéristiques physiques de celui-ci et à la nature de son utilisation.

ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ

Trousse de premiers soins

406. Tout bâtiment à passagers doit avoir à bord une trousse de premiers soins.

Life-Saving Appliances

Personal Life-Saving Appliances

- 407.** (1) A passenger-carrying vessel shall carry on board
- (a) a lifejacket of an appropriate size for each person on board;
- (b) a reboarding device, unless the vertical height that must be climbed in order to reboard the vessel is not more than 0.5 m; and
- (c) for the length of vessel set out in column 1 of the table to this subsection, the additional personal life-saving appliances set out in column 2.

TABLE

Item	Column 1 Length	Column 2 Additional Personal Life-Saving Appliances
1.	not more than 6 m	a buoyant heaving line of not less than 15 m in length
2.	more than 6 m but not more than 9 m	(a) a buoyant heaving line of not less than 15 m in length; or (b) a lifebuoy attached to a buoyant line of not less than 15 m in length
3.	more than 9 m but not more than 12 m	(a) a buoyant heaving line of not less than 15 m in length; and (b) a lifebuoy attached to a buoyant line of not less than 15 m in length
4.	more than 12 m	(a) a buoyant heaving line of not less than 15 m in length; and (b) a lifebuoy that is equipped with a self-igniting light or attached to a buoyant line of not less than 15 m in length

(2) The buoyant heaving line set out in the table to subsection (1) shall be fitted at one end with a buoyant mass that will assist in carrying out the end of the line when the line is thrown.

Visual Signals

408. A passenger-carrying vessel of a length set out in column 1 of the table to this section shall carry on board the visual signals set out in column 2.

TABLE

Item	Column 1 Length	Column 2 Visual Signals
1.	not more than 6 m	(a) a watertight flashlight; and (b) three pyrotechnic distress signals other than smoke signals
2.	more than 6 m but not more than 9 m	(a) a watertight flashlight; and (b) six pyrotechnic distress signals other than smoke signals
3.	more than 9 m	(a) a watertight flashlight; and (b) twelve pyrotechnic distress signals, not more than six of which are smoke signals

Engins de sauvetage

Engins de sauvetage individuels

- 407.** (1) Sous réserve des exceptions, tout bâtiment à passagers doit avoir à bord les engins de sauvetage individuels suivants :
- a) un gilet de sauvetage de la bonne taille pour chaque personne à bord;
- b) un dispositif de remontée à bord, à moins que la hauteur verticale pour remonter à bord du bâtiment ne soit d'au plus 0,5 m;
- c) selon la longueur du bâtiment figurant à la colonne 1 du tableau du présent paragraphe, les engins de sauvetage individuels additionnels figurant à la colonne 2.

TABLEAU

Article	Colonne 1 Longueur	Colonne 2 Engins de sauvetage individuels additionnels
1.	Au plus 6 m	Une ligne d'attrape flottante d'au moins 15 m de longueur.
2.	Plus de 6 m mais d'au plus 9 m	a) soit une ligne d'attrape flottante d'au moins 15 m de longueur; b) soit une bouée de sauvetage attachée à une ligne flottante d'au moins 15 m de longueur.
3.	Plus de 9 m mais d'au plus 12 m	a) d'une part, une ligne d'attrape flottante d'au moins 15 m de longueur; b) d'autre part, une bouée de sauvetage attachée à une ligne flottante d'au moins 15 m de longueur.
4.	Plus de 12 m	a) d'une part, une ligne d'attrape flottante d'au moins 15 m de longueur; b) d'autre part, une bouée de sauvetage munie d'un appareil lumineux à allumage automatique ou attachée à une ligne flottante d'au moins 15 m de longueur.

(2) La ligne d'attrape flottante figurant au tableau du paragraphe (1) doit comporter une masse flottante à une extrémité qui appuie la portée de la ligne lorsqu'elle est lancée.

Signaux visuels

408. Tout bâtiment à passagers d'une longueur figurant à la colonne 1 du tableau du présent article doit avoir à bord les signaux visuels figurant à la colonne 2.

TABLEAU

Article	Colonne 1 Longueur	Colonne 2 Signaux visuels
1.	Au plus 6 m	a) d'une part, une lampe de poche étanche à l'eau; b) d'autre part, trois signaux de détresse pyrotechniques autres que des signaux fumigènes.
2.	Plus de 6 m mais d'au plus 9 m	a) d'une part, une lampe de poche étanche à l'eau; b) d'autre part, six signaux de détresse pyrotechniques autres que des signaux fumigènes.
3.	Plus de 9 m	a) d'une part, une lampe de poche étanche à l'eau; b) d'autre part, douze signaux de détresse pyrotechniques, dont au plus six signaux fumigènes.

Life Rafts

- 409.** (1) In this section, “river” does not include
 (a) any waters seaward of a line drawn between the extremities of the shore at the river’s mouth at high tide; or
 (b) the St. Lawrence River east of 70° 53’ west longitude.
- (2) A passenger-carrying vessel shall carry on board one or more life rafts with a total capacity sufficient to carry all persons on board, unless the vessel is
 (a) not more than 8.5 m in length;
 (b) within the limits of a sheltered waters voyage; or
 (c) at a distance of not more than two nautical miles from the shore of a river or lake, that distance being measured either from the mainland or from an island that can be used as a safe refuge from the weather.
- (3) A passenger-carrying vessel that operates beyond the limits of a near coastal voyage, Class 2 shall not carry a coastal life raft on board unless it carried such a life raft on board before the day on which these Regulations came into force.
- (4) The terms “near coastal voyage, Class 2” and “sheltered waters voyage” have the same meaning as in the *Vessel Certification Regulations*.

Vessel Safety Equipment

410. (1) A passenger-carrying vessel of a length set out in column 1 of the table to this subsection shall carry on board the vessel safety equipment set out in column 2.

TABLE

Column 1		Column 2
Item	Length	Vessel Safety Equipment
1.	not more than 9 m	(a) either (i) a manual propelling device, or (ii) an anchor and not less than 15 m of cable, rope or chain, or any combination of them; and (b) a bailer or manual bilge pump
2.	more than 9 m but not more than 12 m	(a) an anchor and not less than 30 m of cable, rope or chain, or any combination of them; and (b) a manual bilge pump
3.	more than 12 m	(a) an anchor and not less than 50 m of cable, rope or chain, or any combination of them; and (b) a manual bilge pump

(2) A bailer or manual bilge pump is not required to be carried on board a passenger-carrying vessel that cannot retain a sufficient quantity of water to make it capsize or whose compartments are sealed and are not readily accessible.

Navigation Equipment

411. (1) A passenger-carrying vessel of a length set out in column 1 of the table to this subsection shall carry on board the navigation equipment set out in column 2 as indicated in that column.

Radeaux de sauvetage

- 409.** (1) Dans le présent article, les termes « fleuve » et « rivière » excluent :
 a) les eaux vers la mer à partir d’une ligne tirée entre les extrémités de la rive à l’embouchure du fleuve ou de la rivière à marée haute;
 b) le fleuve Saint-Laurent à l’est de 70°53’ de longitude ouest.
- (2) Tout bâtiment à passagers a à bord un ou plusieurs radeaux de sauvetage d’une capacité totale suffisante pour recevoir toutes les personnes à bord, sauf dans les cas suivants :
 a) il est d’au plus 8,5 m de longueur;
 b) il effectue un voyage en eaux abritées;
 c) il se trouve à une distance d’au plus deux milles marins de la rive d’un fleuve, d’une rivière ou d’un lac, laquelle est mesurée à partir du continent ou à partir d’une île pouvant être utilisée comme refuge sécuritaire en cas d’intempéries.
- (3) Les bâtiments à passagers qui effectuent des voyages au-delà des limites des voyages à proximité du littoral, classe 2 ne peuvent avoir à bord de radeaux de sauvetage côtiers, sauf s’ils en avaient avant la date d’entrée en vigueur du présent règlement.
- (4) Les termes « voyage à proximité du littoral, classe 2 » et « voyage en eaux abritées » s’entendent au sens du *Règlement sur les certificats des bâtiments*.

Équipement de sécurité de bâtiment

410. (1) Tout bâtiment à passagers qui est d’une longueur figurant à la colonne 1 du tableau du présent paragraphe doit avoir à bord l’équipement de sécurité de bâtiment figurant à la colonne 2.

TABEAU

Colonne 1		Colonne 2
Article	Longueur	Équipement de sécurité de bâtiment
1.	Au plus 9 m	L’équipement suivant : a) l’un des articles suivants : (i) un dispositif de propulsion manuelle, (ii) une ancre et un câble, un cordage ou une chaîne ou une combinaison de ceux-ci d’au moins 15 m de longueur; b) une écope ou une pompe de cale manuelle.
2.	Plus de 9 m mais d’au plus 12 m	a) d’une part, une ancre et un câble, un cordage ou une chaîne ou une combinaison de ceux-ci d’au moins 30 m de longueur; b) d’autre part, une pompe de cale manuelle.
3.	Plus de 12 m	a) d’une part, une ancre et un câble, un cordage, une chaîne ou une combinaison de ceux-ci d’au moins 50 m de longueur; b) d’autre part, une pompe de cale manuelle.

(2) Aucune écope ni aucune pompe de cale manuelle n’est exigée à bord d’un bâtiment à passagers qui ne peut retenir suffisamment d’eau pour chavirer ou dont les compartiments sont scellés et ne sont pas facilement accessibles.

Équipement de navigation

411. (1) Tout bâtiment à passagers qui est d’une longueur figurant à la colonne 1 du tableau du présent paragraphe doit avoir à bord l’équipement de navigation figurant à la colonne 2, selon ce qui y est indiqué.

TABLE

Item	Column 1 Length	Column 2 Navigation Equipment
1.	not more than 9 m	(a) a sound-signalling device or sound-signalling appliance; (b) if the vessel is operated after sunset or before sunrise or in periods of restricted visibility, navigation lights that meet the applicable standards set out in the <i>Collision Regulations</i> ; and (c) a magnetic compass
2.	more than 9 m but not more than 12 m	(a) a sound-signalling device or sound-signalling appliance; (b) navigation lights that meet the applicable standards set out in the <i>Collision Regulations</i> ; and (c) a magnetic compass
3.	more than 12 m	(a) sound-signalling appliances that meet the applicable standards set out in the <i>Collision Regulations</i> ; (b) navigation lights that meet the applicable standards set out in the <i>Collision Regulations</i> ; and (c) a magnetic compass

(2) A magnetic compass is not required to be carried on board a passenger-carrying vessel that is not more than 8 m in length and that navigates within sight of seamarks.

Firefighting Equipment

412. (1) A passenger-carrying vessel of a length set out in column 1 of the table to this subsection shall carry on board the firefighting equipment set out in column 2 as indicated in that column.

TABLE

Item	Column 1 Length	Column 2 Firefighting Equipment
1.	not more than 6 m	(a) a 1A:5B:C fire extinguisher; and (b) a 1A:5B:C fire extinguisher, if the vessel is equipped with a fuel-burning cooking, heating or refrigerating appliance
2.	more than 6 m but not more than 9 m	(a) a 2A:10B:C fire extinguisher; (b) a 2A:10B:C fire extinguisher, if the vessel is equipped with a fuel-burning cooking, heating or refrigerating appliance; and (c) a 10B:C fire extinguisher at the entrance to the engine space
3.	more than 9 m but not more than 12 m	(a) a 2A:10B:C fire extinguisher; (b) a 2A:10B:C fire extinguisher at each access to a space fitted with a fuel-burning cooking, heating or refrigerating appliance; (c) a 10B:C fire extinguisher at the entrance to the engine space; (d) a fire axe; and (e) a fire bucket

TABLEAU

Article	Colonne 1 Longueur	Colonne 2 Équipement de navigation
1.	Au plus 9 m	L'équipement suivant : a) un dispositif de signalisation sonore ou un appareil de signalisation sonore; b) si le bâtiment est utilisé après le coucher du soleil et avant son lever ou par visibilité réduite, des feux de navigation conformes aux normes applicables prévues par le <i>Règlement sur les abordages</i> ; c) un compas magnétique.
2.	Plus de 9 m mais d'au plus 12 m	L'équipement suivant : a) un dispositif de signalisation sonore ou un appareil de signalisation sonore; b) des feux de navigation conformes aux normes applicables prévues par le <i>Règlement sur les abordages</i> ; c) un compas magnétique.
3.	Plus de 12 m	L'équipement suivant : a) des appareils de signalisation sonore conformes aux normes applicables prévues par le <i>Règlement sur les abordages</i> ; b) des feux de navigation conformes aux normes applicables prévues par le <i>Règlement sur les abordages</i> ; c) un compas magnétique.

(2) Un compas magnétique n'est pas exigé dans le cas d'un bâtiment à passagers d'au plus 8 m de longueur qui navigue en vue d'amers.

Matériel de lutte contre l'incendie

412. (1) Tout bâtiment à passagers d'une longueur figurant à la colonne 1 du tableau du présent paragraphe doit avoir à bord le matériel de lutte contre l'incendie figurant à la colonne 2, selon ce qui y est indiqué.

TABLEAU

Article	Colonne 1 Longueur	Colonne 2 Matériel de lutte contre l'incendie
1.	Au plus 6 m	a) d'une part, un extincteur 1A :5B :C; b) d'autre part, un extincteur 1A :5B :C, si le bâtiment est équipé d'un appareil de cuisson, de chauffage ou de réfrigération au carburant.
2.	Plus de 6 m mais d'au plus 9 m	Le matériel suivant : a) un extincteur 2A :10B :C; b) un extincteur 2A :10B :C, si le bâtiment est équipé d'un appareil de cuisson, de chauffage ou de réfrigération au carburant; c) un extincteur 10B :C à l'entrée du compartiment moteur.
3.	Plus de 9 m mais d'au plus 12 m	Le matériel suivant : a) un extincteur 2A :10B :C; b) un extincteur 2A :10B :C à chaque accès à l'espace où est installé un appareil de cuisson, de chauffage ou de réfrigération au carburant; c) un extincteur 10B :C à l'entrée du compartiment moteur; d) une hache d'incendie; e) un seau d'incendie.

Item	Column 1 Length	Column 2 Firefighting Equipment
4.	more than 12 m	<p>(a) a 2A:20B:C fire extinguisher;</p> <p>(b) a 2A:20B:C fire extinguisher at the following locations:</p> <p>(i) at each access to a space fitted with a fuel-burning cooking, heating or refrigerating appliance, and</p> <p>(ii) at the entrance to each accommodation space;</p> <p>(c) a 20B:C fire extinguisher at the entrance to the engine space;</p> <p>(d) a power-driven fire pump, located outside the engine space, that conforms to the construction standards;</p> <p>(e) a fire hose and nozzle from which a jet of water can be directed into any part of the vessel;</p> <p>(f) a fire axe; and</p> <p>(g) two fire buckets</p>

Article	Colonne 1 Longueur	Colonne 2 Matériel de lutte contre l'incendie
4.	Plus de 12 m	<p>Le matériel suivant :</p> <p>a) un extincteur 2A :20B :C;</p> <p>b) un extincteur 2A :20B :C aux endroits suivants :</p> <p>(i) à chaque accès à l'espace où est installé un appareil de cuisson, de chauffage ou de réfrigération au carburant,</p> <p>(ii) à l'entrée de chaque local d'habitation;</p> <p>c) un extincteur 20B :C à l'entrée du compartiment moteur;</p> <p>d) une pompe à incendie mécanique conforme aux normes de construction, placée à l'extérieur du compartiment moteur;</p> <p>e) une lance d'incendie et un ajutage permettant de diriger le jet d'eau dans toute partie du bâtiment;</p> <p>f) une hache d'incendie;</p> <p>g) deux seaux d'incendie.</p>

(2) A passenger-carrying vessel that is not power-driven and is not equipped with an electrical system is not required to carry on board the fire extinguisher set out in paragraph (a) of items 1 to 4 of the table to subsection (1).

(3) The fire extinguishers set out in the table to subsection (1) shall be mounted with a clamp or bracket that provides a quick and positive release.

(4) A fire extinguisher intended for use in an accommodation space, or stored in an accommodation space, shall not contain a gas extinguishing agent.

(5) A portable fire extinguisher shall not weigh more than 23 kg.

413. (1) A passenger-carrying vessel that is not more than 6 m in length and that has an enclosed engine space shall have provision for discharging a portable fire extinguisher directly into the engine space without the need to open the primary access to that space.

(2) The provision for direct discharge shall be marked in accordance with the construction standards to clearly indicate its fire-fighting purpose.

(3) The provision for direct discharge shall be capable of accommodating the discharge nozzle of the portable fire extinguisher and shall be arranged so that the fire extinguisher may be discharged in accordance with the manufacturer's instructions.

(4) If the passenger-carrying vessel is fitted with a fixed fire extinguishing system in accordance with section 741, a provision for direct discharge is not required.

414. A portable fire extinguisher that is intended to be discharged directly into an enclosed engine space shall

(a) contain 0.8 kg of carbon dioxide per cubic metre of gross enclosed engine space volume or, if it does not contain carbon dioxide, contain a sufficient quantity of a clean agent to provide the same protection as carbon dioxide;

(b) if it contains carbon dioxide, be able to be completely discharged in not more than 60 seconds and if it contains a clean agent, in not more than 10 seconds; and

(c) be in addition to the fire extinguishers that must be carried on board under section 412.

415. A passenger-carrying vessel that is more than 6 m in length and that has provision for discharging a portable fire extinguisher

(2) Les bâtiments à passagers qui ne sont ni à propulsion mécanique ni dotés d'un système électrique n'ont pas à avoir à bord l'extincteur figurant à l'alinéa a) des articles 1 à 4 du tableau du paragraphe (1).

(3) Les extincteurs figurant au tableau du paragraphe (1) doivent être montés au moyen d'un collier de serrage ou d'un support solide permettant un dégagement rapide et efficace.

(4) Les extincteurs contenant un agent extincteur à gaz ne doivent être ni rangés dans les locaux d'habitation ni destinés à y être utilisés.

(5) Les extincteurs portatifs ne doivent pas peser plus de 23 kg.

413. (1) Tout bâtiment à passagers d'au plus 6 m de longueur ayant un moteur installé dans un compartiment fermé doit être doté d'un moyen pour décharger un extincteur portable directement dans ce compartiment sans qu'il soit nécessaire d'en ouvrir l'accès principal.

(2) Le moyen direct de déchargement doit être marqué, conformément aux normes de construction, de manière à indiquer clairement qu'il sert en cas d'incendie.

(3) Le moyen direct de déchargement doit pouvoir accommoder l'embout de décharge de l'extincteur portable et être disposé de manière qu'il puisse être déchargé conformément aux instructions du fabricant.

(4) Le bâtiment à passagers qui est pourvu d'un système fixe d'extinction d'incendie conformément à l'article 741 n'a pas à être doté d'un moyen direct de déchargement.

414. L'extincteur portatif destiné à être déchargé directement dans le compartiment moteur fermé doit :

a) contenir 0,8 kg de dioxyde de carbone par mètre cube de volume brut du compartiment fermé ou, s'il n'en contient pas, contenir une quantité suffisante d'un agent propre pour fournir la même protection que le dioxyde de carbone;

b) s'il contient du dioxyde de carbone, pouvoir être déchargé complètement en 60 secondes ou moins, et s'il contient un agent propre, en 10 secondes ou moins;

c) s'ajouter aux extincteurs qui sont exigés à bord par l'article 412.

415. Tout bâtiment à passagers d'une longueur de plus de 6 m qui est doté d'un moyen pour décharger un extincteur portatif

directly into the engine space in accordance with paragraph 741(1)(b) instead of being fitted with a fixed fire extinguishing system in accordance with paragraph 741(1)(a), shall carry on board the fire extinguisher referred to in section 414.

416. A passenger-carrying vessel that is not more than 6 m in length shall be fitted with

(a) in each engine space, a dual action rate-of-rise and fixed temperature detector that

- (i) is certified by a product certification body,
- (ii) is hard-wired to a red visual alarm and to an audible alarm of at least 84 dB both of which are to be located at the operating position,
- (iii) has a green light indicating power at the detector, and
- (iv) is powered by the vessel's electrical system; and

(b) in each accommodation and service space, other than in low risk spaces such as washrooms and void spaces, a fire detector that

- (i) is certified by a product certification body,
- (ii) has a built-in audible alarm of at least 84 dB, and
- (iii) may be powered with an internal battery.

Protection of Persons on Board

417. If the water temperature is less than 15°C, a person who operates or permits another person to operate a passenger-carrying vessel that does not carry a life raft shall ensure that equipment is carried on board the vessel or procedures are established to protect all persons on board from hypothermia and cold shock resulting from swamping, capsizing or falling overboard.

Equipment Stowage

418. The equipment required by this Part shall be protected from damage and securely stowed and, if stowed in a locker or container, the outside of the locker or container shall be clearly marked to indicate its contents.

Emergency Procedures

419. The owner and the operator of a passenger-carrying vessel shall ensure that

- (a) procedures are established for the use of the vessel's life-saving appliances and fire extinguishing equipment in case of emergency; and
- (b) the crew practices the procedures to ensure that they are at all times proficient in carrying them out.

PART 5

WORKBOATS OF NOT MORE THAN 15 GROSS TONNAGE

APPLICATION

500. (1) This Part applies in respect of a workboat of not more than 15 gross tonnage.

(2) Sections 502 to 520 do not apply in respect of a vessel that meets the safety equipment requirements of another country and that is

- (a) registered in that country as having the right to fly the flag of that country; or

directement dans le compartiment moteur conformément à l'alinéa 741(1)(b), au lieu d'être pourvu d'un système fixe d'extinction d'incendie conformément à l'alinéa 741(1)(a), doit avoir à bord l'extincteur visé à l'article 414.

416. Tout bâtiment à passagers d'au plus 6 m de longueur doit être doté de l'équipement suivant :

a) dans chaque compartiment moteur, un détecteur de température à action double, à gradient et à seuil fixe qui est, à la fois :

- (i) certifié par un organisme de certification de produits,
- (ii) relié par fil électrique à une alarme visuelle rouge et à une alarme sonore d'au moins 84 dB placées dans le poste de commande,
- (iii) muni d'un voyant lumineux vert qui s'allume lorsque le détecteur est alimenté en électricité,
- (iv) alimenté par le système électrique du bâtiment;

b) dans chaque local d'habitation et chaque local de service, sauf les locaux à faible risque tels que les toilettes et les espaces morts, un détecteur d'incendie qui, à la fois :

- (i) est certifié par un organisme de certification de produits,
- (ii) est muni d'une alarme sonore intégrée d'au moins 84 dB,
- (iii) peut être alimenté par une batterie interne.

Protection des personnes à bord

417. Si la température de l'eau est inférieure à 15 °C, toute personne qui utilise un bâtiment à passagers n'ayant pas à bord un radeau de sauvetage ou permet qu'il soit utilisé veille à ce que de l'équipement soit à bord ou que des mesures soient établies pour protéger les personnes à bord contre les effets de l'hypothermie ou du choc dû au froid en cas d'envahissement, de chavirement ou de chutes par-dessus bord.

Rangement de l'équipement

418. L'équipement exigé par la présente partie doit être protégé contre tout dommage et rangé de façon sécuritaire et, s'il est rangé dans une case ou un contenant, l'extérieur de ceux-ci doit porter une inscription bien distincte pour indiquer leur contenu.

Mesures en cas d'urgence

419. Le propriétaire et l'utilisateur d'un bâtiment à passagers veillent :

- a) à ce que des mesures soient établies pour l'utilisation des engins de sauvetage et du matériel de lutte contre l'incendie du bâtiment en cas d'urgence;
- b) à ce que l'équipage effectue des exercices portant sur les mesures pour être capable en tout temps de les exécuter.

PARTIE 5

BÂTIMENTS DE TRAVAIL D'UNE JAUGE BRUTE D'AU PLUS 15

APPLICATION

500. (1) La présente partie s'applique à l'égard des bateaux de travail d'une jauge brute d'au plus 15.

(2) Les articles 502 à 520 ne s'appliquent pas à l'égard des bateaux de travail qui sont conformes aux exigences d'un autre pays en matière d'équipement de sécurité et qui, selon le cas :

- a) sont immatriculés dans ce pays comme étant autorisés à battre le pavillon de celui-ci;

(b) licensed in that country, if the vessel is not principally maintained and operated in Canada.

b) ont fait l'objet d'un permis de ce pays, s'ils ne sont pas principalement entretenus et utilisés au Canada.

GENERAL REQUIREMENTS

EXIGENCES GÉNÉRALES

501. (1) A workboat shall be designed and equipped to operate safely in its area of operation.

501. (1) Tout bateau de travail doit être conçu et équipé de manière à être utilisé sans risque dans sa zone d'utilisation.

(2) No person shall operate a workboat under circumstances that exceed its design limitations.

(2) Il est interdit d'utiliser un bateau de travail dans des circonstances qui dépassent ses limites de conception.

502. The owner of a workboat shall not operate or permit another person to operate the workboat unless, before it is first put in service, the owner has informed the Minister, in a form determined by the Minister, of the intention to operate it or permit its operation.

502. Il est interdit au propriétaire d'un bateau de travail d'utiliser celui-ci ou d'en permettre l'utilisation à moins que, avant la première mise en service de celui-ci, il n'ait avisé le ministre, en la forme fixée par lui, de son intention de l'utiliser ou d'en permettre l'utilisation.

503. The owner of a workboat shall submit to the Minister, on request, information respecting the physical characteristics of the workboat and the nature of its operation.

503. Le propriétaire d'un bateau de travail présente au ministre, à sa demande, des renseignements relatifs aux caractéristiques physiques de celui-ci et à la nature de son utilisation.

SAFETY EQUIPMENT

ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ

First Aid Kit

Trousse de premiers soins

504. A workboat shall carry on board a first aid kit.

504. Tout bateau de travail doit avoir à bord une trousse de premiers soins.

Life-Saving Appliances

Engins de sauvetage

Personal Life-Saving Appliances

Engins de sauvetage individuels

505. (1) A workboat shall carry on board
 (a) a lifejacket of an appropriate size for each person on board;
 (b) a reboarding device, unless the vertical height that must be climbed in order to reboard the workboat is not more than 0.5 m; and
 (c) for the length of workboat set out in column 1 of the table to this subsection, the additional personal life-saving appliances set out in column 2.

505. (1) Tout bateau de travail doit avoir à bord les engins de sauvetage individuels suivants :
 a) un gilet de sauvetage de la bonne taille pour chaque personne à bord;
 b) un dispositif de remontée à bord, à moins que la hauteur verticale pour remonter à bord du bateau ne soit d'au plus 0,5 m;
 c) selon la longueur du bateau de travail figurant à la colonne 1 du tableau du présent paragraphe, les engins de sauvetage individuels additionnels figurant à la colonne 2.

TABLE

TABLEAU

	Column 1	Column 2
Item	Length	Additional Personal Life-Saving Appliances
1.	not more than 6 m	a buoyant heaving line of not less than 15 m in length
2.	more than 6 m but not more than 9 m	(a) a buoyant heaving line of not less than 15 m in length; or (b) a lifebuoy attached to a buoyant line of not less than 15 m in length
3.	more than 9 m but not more than 12 m	(a) a buoyant heaving line of not less than 15 m in length; and (b) a lifebuoy attached to a buoyant line of not less than 15 m in length
4.	more than 12 m	(a) a buoyant heaving line of not less than 15 m in length; and (b) a lifebuoy that is equipped with a self-igniting light or attached to a buoyant line of not less than 15 m in length

	Colonne 1	Colonne 2
Article	Longueur	Engins de sauvetage individuels additionnels
1.	Au plus 6 m	Une ligne d'attrape flottante d'au moins 15 m de longueur.
2.	Plus de 6 m mais d'au plus 9 m	a) soit une ligne d'attrape flottante d'au moins 15 m de longueur; b) soit une bouée de sauvetage attachée à une ligne flottante d'au moins 15 m de longueur.
3.	Plus de 9 m mais d'au plus 12 m	a) d'une part, une ligne d'attrape flottante d'au moins 15 m de longueur; b) d'autre part, une bouée de sauvetage attachée à une ligne flottante d'au moins 15 m de longueur.
4.	Plus de 12 m	Le matériel suivant : a) une ligne d'attrape flottante d'au moins 15 m de longueur; b) une bouée de sauvetage munie d'un appareil lumineux à allumage automatique ou attachée à une ligne flottante d'au moins 15 m de longueur.

(2) The buoyant heaving line set out in the table to subsection (1) shall be fitted at one end with a buoyant mass that will assist in carrying out the end of the line when the line is thrown.

(2) La ligne d'attrape flottante figurant au tableau du paragraphe (1) doit comporter une masse flottante à une extrémité qui appuie la portée de la ligne lorsqu'elle est lancée.

Visual Signals

506. (1) A workboat of a length set out in column 1 of the table to this subsection shall carry on board the visual signals set out in column 2.

TABLE

Item	Column 1 Length	Column 2 Visual Signals
1.	not more than 6 m	(a) a watertight flashlight; and (b) three pyrotechnic distress signals other than smoke signals
2.	more than 6 m but not more than 9 m	(a) a watertight flashlight; and (b) six pyrotechnic distress signals other than smoke signals
3.	more than 9 m	(a) a watertight flashlight; and (b) twelve pyrotechnic distress signals, not more than six of which are smoke signals

(2) When operating within a recognized log booming ground, a tug that is not more than 6 m in length is not required to carry on board the visual signals set out in the table to subsection (1).

Life Rafts

507. (1) A workboat that is more than 12 m in length shall carry on board one or more life rafts with a total capacity sufficient to carry all persons on board the vessel.

(2) If the water temperature is more than 15°C, the vessel may carry a buoyant apparatus instead of a life raft.

(3) A buoyant apparatus shall be of a type that has been approved by the United States Coast Guard and the information contained in the nameplate shall be in English and French.

Life-Saving Appliances — Additional Requirements for Tugs

508. (1) If there are two or more persons on board a tug of more than 8.5 m in length, it shall carry on board one or more life rafts with a total capacity sufficient to carry all the persons on board.

(2) A tug that operates beyond the limits of a near coastal voyage, Class 2 shall not carry a coastal life raft on board unless it carried such a life raft on board before the day on which these Regulations came into force.

(3) The term “near coastal voyage, Class 2” has the same meaning as in the *Vessel Certificates Regulations*.

Vessel Safety Equipment

509. (1) A workboat of a length set out in column 1 of the table to this subsection shall carry on board the vessel safety equipment set out in column 2.

Signaux visuels

506. (1) Tout bateau de travail d’une longueur figurant à la colonne 1 du tableau du présent paragraphe doit avoir à bord les signaux visuels figurant à la colonne 2.

TABLEAU

Article	Colonne 1 Longueur	Colonne 2 Signaux visuels
1.	Au plus 6 m	a) d’une part, une lampe de poche étanche à l’eau; b) d’autre part, trois signaux de détresse pyrotechniques autres que des signaux fumigènes.
2.	Plus de 6 m mais d’au plus 9 m	a) d’une part, une lampe de poche étanche à l’eau; b) d’autre part, six signaux de détresse pyrotechniques autres que des signaux fumigènes.
3.	Plus de 9 m	a) d’une part, une lampe de poche étanche à l’eau; b) d’autre part, douze signaux de détresse pyrotechniques, dont au plus six signaux fumigènes.

(2) Lorsqu’ils sont utilisés dans des zones d’estacades flottantes reconnues, les remorqueurs d’au plus 6 m de longueur n’ont pas à avoir à bord les signaux visuels figurant au tableau du paragraphe (1).

Radeaux de sauvetage

507. (1) Tout bateau de travail de plus de 12 m de longueur doit avoir à bord un ou plusieurs radeaux de sauvetage d’une capacité totale suffisante pour recevoir toutes les personnes à bord du bâtiment.

(2) Si la température de l’eau est supérieure à 15 °C, le bateau peut avoir à bord un engin flottant au lieu du radeau de sauvetage.

(3) L’engin flottant doit être d’un type approuvé par la United States Coast Guard et les renseignements qui se trouvent sur la plaque signalétique doivent être en français et en anglais.

Engins de sauvetage — Exigences supplémentaires pour les remorqueurs

508. (1) Tout remorqueur de plus de 8,5 m de longueur qui a au moins deux personnes à bord doit avoir à bord au moins un radeau de sauvetage d’une capacité totale suffisante pour recevoir toutes les personnes à bord.

(2) Les remorqueurs qui effectuent des voyages au-delà des limites des voyages à proximité du littoral, classe 2 ne peuvent avoir à bord de radeaux de sauvetage côtiers, sauf s’ils en avaient avant la date d’entrée en vigueur du présent règlement.

(3) Le terme « voyage à proximité du littoral, classe 2 » s’entend au sens du *Règlement sur les certificats des bâtiments*.

Équipement de sécurité de bâtiment

509. (1) Tout bateau de travail d’une longueur figurant à la colonne 1 du tableau du présent paragraphe doit avoir à bord l’équipement de sécurité de bâtiment figurant à la colonne 2.

TABLE

Item	Column 1 Length	Column 2 Vessel Safety Equipment
1.	not more than 9 m	(a) either (i) a manual propelling device, or (ii) an anchor and not less than 15 m of cable, rope or chain, or any combination of them; and (b) a bailer or manual bilge pump
2.	more than 9 m but not more than 12 m	(a) an anchor and not less than 30 m of cable, rope or chain, or any combination of them; and (b) a manual bilge pump
3.	more than 12 m	(a) an anchor and not less than 50 m of cable, rope or chain, or any combination of them; and (b) a manual bilge pump

(2) A bailer or manual bilge pump is not required to be carried on board a workboat that cannot retain a sufficient quantity of water to make it capsize or whose compartments are sealed and are not readily accessible.

(3) When operating within a recognized log booming ground, a tug of not more than 6 m in length is not required to carry on board the manual propelling device or anchor set out in the table to subsection (1).

Navigation Equipment

510. (1) A workboat of a length set out in column 1 of the table to this subsection shall carry on board the navigation equipment set out in column 2 as indicated in that column.

TABLE

Item	Column 1 Length	Column 2 Navigation Equipment
1.	not more than 9 m	(a) a sound-signalling device or sound-signalling appliance; (b) if the vessel is operated after sunset or before sunrise or in periods of restricted visibility, navigation lights that meet the applicable standards set out in the <i>Collision Regulations</i> ; and (c) a magnetic compass
2.	more than 9 m but not more than 12 m	(a) a sound-signalling device or sound-signalling appliance; (b) navigation lights that meet the applicable standards set out in the <i>Collision Regulations</i> ; and (c) a magnetic compass
3.	more than 12 m	(a) sound-signalling appliances that meet the applicable standards set out in the <i>Collision Regulations</i> ; (b) navigation lights that meet the applicable standards set out in the <i>Collision Regulations</i> ; and (c) a magnetic compass

(2) A magnetic compass is not required to be carried on board a workboat that is not more than 8 m in length and that navigates within sight of seamarks.

TABLEAU

Article	Colonne 1 Longueur	Colonne 2 Équipement de sécurité de bâtiment
1.	Au plus 9 m	L'équipement suivant : a) l'un des articles suivants : (i) un dispositif de propulsion manuelle, (ii) une ancre et un câble, un cordage, une chaîne ou une combinaison de ceux-ci d'au moins 15 m de longueur; b) une écope ou une pompe de cale manuelle.
2.	Plus de 9 m mais d'au plus 12 m	a) d'une part, une ancre et un câble, un cordage, une chaîne ou une combinaison de ceux-ci d'au moins 30 m de longueur; b) d'autre part, une pompe de cale manuelle.
3.	Plus de 12 m	a) d'une part, une ancre et un câble, un cordage, une chaîne ou une combinaison de ceux-ci d'au moins 50 m de longueur; b) d'autre part, une pompe de cale manuelle.

(2) Aucune écope ni aucune pompe de cale n'est exigée à bord d'un bateau de travail qui ne peut retenir suffisamment d'eau pour chavirer ou dont les compartiments sont scellés et ne sont pas facilement accessibles.

(3) Lorsqu'ils sont utilisés dans des zones d'estacades flottantes reconnues, les remorqueurs d'au plus 6 m de longueur n'ont pas à avoir à bord le dispositif de propulsion manuelle ou l'ancre figurant au tableau du paragraphe (1).

Équipement de navigation

510. (1) Tout bateau de travail d'une longueur figurant à la colonne 1 du tableau du présent paragraphe doit avoir à bord l'équipement de navigation figurant à la colonne 2, selon ce qui y est indiqué.

TABLEAU

Article	Colonne 1 Longueur	Colonne 2 Équipement de navigation
1.	Au plus 9 m	L'équipement suivant : a) un dispositif de signalisation sonore ou un appareil de signalisation sonore; b) si le bâtiment est utilisé après le coucher du soleil ou avant son lever ou par visibilité réduite, des feux de navigation conformes aux normes applicables prévues par le <i>Règlement sur les abordages</i> ; c) un compas magnétique.
2.	Plus de 9 m mais d'au plus 12 m	L'équipement suivant : a) un dispositif de signalisation sonore ou un appareil de signalisation sonore; b) des feux de navigation conformes aux normes applicables prévues par le <i>Règlement sur les abordages</i> ; c) un compas magnétique.
3.	Plus de 12 m	L'équipement suivant : a) des appareils de signalisation sonore conformes aux normes applicables prévues par le <i>Règlement sur les abordages</i> ; b) des feux de navigation conformes aux normes applicables prévues par le <i>Règlement sur les abordages</i> ; c) un compas magnétique.

(2) Un compas magnétique n'est pas exigé dans le cas d'un bateau de travail d'au plus 8 m de longueur qui navigue en vue d'amers.

Firefighting Equipment

511. (1) A workboat of a length set out in column 1 of the table to this subsection shall carry on board the firefighting equipment set out in column 2 as indicated in that column.

TABLE

Item	Column 1 Length	Column 2 Firefighting Equipment
1.	not more than 6 m	(a) a 1A:5B:C fire extinguisher; and (b) a 1A:5B:C fire extinguisher, if the vessel is equipped with a fuel-burning cooking, heating or refrigerating appliance
2.	more than 6 m but not more than 9 m	(a) a 2A:10B:C fire extinguisher; (b) a 2A:10B:C fire extinguisher, if the vessel is equipped with a fuel-burning cooking, heating or refrigerating appliance; and (c) a 10B:C fire extinguisher at the entrance to the engine space
3.	more than 9 m but not more than 12 m	(a) a 2A:10B:C fire extinguisher; (b) a 2A:10B:C fire extinguisher at each access to a space fitted with a fuel-burning cooking, heating or refrigerating appliance; (c) a 10B:C fire extinguisher at the entrance to the engine space; (d) a fire axe; and (e) a fire bucket
4.	more than 12 m	(a) a 2A:20B:C fire extinguisher; (b) a 2A:20B:C fire extinguisher at the following locations: (i) at each access to a space fitted with a fuel-burning cooking, heating or refrigerating appliance, and (ii) at the entrance to each accommodation space; (c) a 20B:C fire extinguisher at the entrance to the engine space; (d) a power-driven fire pump, located outside the engine space, that conforms to the construction standards; (e) a fire hose and nozzle from which a jet of water can be directed into any part of the vessel; (f) a fire axe; and (g) two fire buckets

(2) A workboat that is not power-driven and is not equipped with an electrical system is not required to carry on board the fire extinguisher set out in paragraph (a) of items 1 to 4 of the table to subsection (1).

(3) The fire extinguishers set out in the table to subsection (1) shall be mounted with a clamp or bracket that provides a quick and positive release.

(4) A fire extinguisher intended for use in an accommodation space, or stored in that space, shall not contain a gas extinguishing agent.

(5) A portable fire extinguisher shall not weigh more than 23 kg.

512. (1) A workboat that is not more than 6 m in length and that has an enclosed engine space shall have provision for

Matériel de lutte contre l'incendie

511. (1) Tout bateau de travail d'une longueur figurant à la colonne 1 du tableau du présent paragraphe doit avoir à bord le matériel de lutte contre l'incendie figurant à la colonne 2, selon ce qui y est indiqué.

TABLEAU

Article	Colonne 1 Longueur	Colonne 2 Matériel de lutte contre l'incendie
1.	Au plus 6 m	a) d'une part, un extincteur 1A :5B :C; b) d'autre part, un extincteur 1A :5B :C, si le bâtiment est équipé d'un appareil de cuisson, de chauffage ou de réfrigération au carburant.
2.	Plus de 6 m mais d'au plus 9 m	Le matériel suivant : a) un extincteur 2A :10B :C; b) un extincteur 2A :10B :C, si le bâtiment est équipé d'un appareil de cuisson, de chauffage ou de réfrigération au carburant; c) un extincteur 10B :C à l'entrée du compartiment moteur.
3.	Plus de 9 m mais d'au plus 12 m	Le matériel suivant : a) un extincteur 2A :10B :C; b) un extincteur 2A :10B :C à chaque accès à l'espace où est installé un appareil de cuisson, de chauffage ou de réfrigération au carburant; c) un extincteur 10B :C à l'entrée du compartiment moteur; d) une hache d'incendie; e) un seau d'incendie.
4.	Plus de 12 m	Le matériel suivant : a) un extincteur 2A :20B :C; b) un extincteur 2A :20B :C aux endroits suivants : (i) à chaque accès à l'espace où est installé un appareil de cuisson, de chauffage ou de réfrigération au carburant, (ii) à l'entrée de chaque local d'habitation; c) un extincteur 20B :C à l'entrée du compartiment moteur; d) une pompe à incendie mécanique conforme aux normes de construction, placée à l'extérieur du compartiment moteur; e) une lance d'incendie et un ajustage permettant de diriger le jet d'eau dans toute partie du bâtiment; f) une hache d'incendie; g) deux seaux d'incendie.

(2) Les bateaux de travail qui ne sont ni à propulsion mécanique ni dotés d'un système électrique n'ont pas à avoir à bord l'extincteur figurant à l'alinéa a) des articles 1 à 4 du tableau du paragraphe (1).

(3) Les extincteurs figurant au tableau du paragraphe (1) doivent être montés au moyen d'un collier de serrage ou d'un support solide permettant un dégagement rapide et efficace.

(4) Les extincteurs contenant un agent extincteur à gaz ne doivent être ni rangés dans les locaux d'habitation ni destinés à y être utilisés.

(5) Les extincteurs portatifs ne doivent pas peser plus de 23 kg.

512. (1) Tout bateau de travail d'au plus 6 m de longueur ayant un moteur installé dans un compartiment fermé doit être doté

discharging a portable fire extinguisher directly into the engine space without the need to open the primary access to that space.

(2) The provision for direct discharge shall be marked in accordance with the construction standards to clearly indicate its firefighting purpose.

(3) The provision for direct discharge shall be capable of accommodating the discharge nozzle of the portable fire extinguisher and shall be arranged so that the fire extinguisher may be discharged in accordance with the manufacturer's instructions.

(4) If the workboat is fitted with a fixed fire extinguishing system in accordance with section 741, a provision for direct discharge is not required.

513. A portable fire extinguisher that is intended to be discharged directly into an enclosed engine space shall

(a) contain 0.8 kg of carbon dioxide per cubic metre of gross enclosed engine space volume or, if it does not contain carbon dioxide, contain a sufficient quantity of a clean agent to provide the same protection as carbon dioxide;

(b) if it contains carbon dioxide, be able to be completely discharged in not more than 60 seconds and if it contains a clean agent, in not more than 10 seconds; and

(c) be in addition to the fire extinguishers that must be carried on board under section 511.

514. A workboat that is more than 6 m in length and that has provision for discharging a portable fire extinguisher directly into the engine space in accordance with paragraph 741(1)(b) instead of being fitted with a fixed fire extinguishing system in accordance with paragraph 741(1)(a), shall carry on board the fire extinguisher referred to in section 513.

515. A workboat that is not more than 6 m in length shall be fitted with

(a) in each engine space, a dual action rate-of-rise and fixed temperature detector that

(i) is certified by a product certification body,

(ii) is hard-wired to a red visual alarm and to an audible alarm of at least 84 dB, both of which are to be located at the operating position,

(iii) has a green light indicating power at the detector, and

(iv) is powered by the vessel's electrical system; and

(b) in each accommodation and service space, other than in low risk spaces such as washrooms and void spaces, a fire detector that

(i) is certified by a product certification body,

(ii) has a built-in audible alarm of at least 84 dB, and

(iii) may be powered with an internal battery.

Exception for Personal Watercraft

516. A personal watercraft is not required to carry on board a lifejacket, vessel safety equipment or firefighting equipment if every person on board is wearing a personal flotation device or lifejacket of an appropriate size.

Alternative Safety Equipment for Racing

517. A racing workboat that is engaged in formal training, in an official competition or in final preparation for an official competition and that is operated under conditions of clear visibility and is attended by a safety craft may carry on board, instead of the

d'un moyen pour décharger un extincteur portable directement dans ce compartiment sans qu'il soit nécessaire d'en ouvrir l'accès principal.

(2) Le moyen direct de déchargement doit être marqué, conformément aux normes de construction, de manière à indiquer clairement qu'il sert en cas d'incendie.

(3) Le moyen direct de déchargement doit pouvoir accommoder l'embout de décharge de l'extincteur portable et être disposé de manière qu'il puisse être déchargé conformément aux instructions du fabricant.

(4) Le bateau de travail qui est pourvu d'un système fixe d'extinction d'incendie conformément à l'article 741 n'a pas à être doté d'un moyen direct de déchargement.

513. L'extincteur portatif destiné à être déchargé directement dans le compartiment moteur fermé doit :

a) contenir 0,8 kg de dioxyde de carbone par mètre cube de volume brut du compartiment ou, s'il n'en contient pas, contenir une quantité suffisante d'un agent propre pour fournir la même protection que le dioxyde de carbone;

b) s'il contient du dioxyde de carbone, pouvoir être déchargé complètement en 60 secondes ou moins, et s'il contient un agent propre, en 10 secondes ou moins;

c) s'ajouter aux extincteurs qui sont exigés à bord par l'article 511.

514. Tout bateau de travail de plus de 6 m de longueur qui est doté d'un moyen pour décharger un extincteur portatif directement dans le compartiment moteur conformément à l'alinéa 741(1)(b), au lieu d'un système fixe d'extinction d'incendie conformément à l'alinéa 741(1)(a), doit avoir à bord l'extincteur visé à l'article 513.

515. Tout bateau de travail d'au plus 6 m de longueur doit être doté de l'équipement suivant :

a) dans chaque compartiment moteur, un détecteur de température à action double, à gradient et à seuil fixe qui est, à la fois :

(i) certifié par un organisme de certification de produits,

(ii) relié par fil électrique à une alarme visuelle rouge et à une alarme sonore d'au moins 84 dB placées dans le poste de commande,

(iii) muni d'un voyant lumineux vert qui s'allume lorsque le détecteur est alimenté en électricité,

(iv) alimenté par le système électrique du bâtiment;

b) dans chaque local d'habitation et chaque local de service, sauf les locaux à faible risque tels que les toilettes et les espaces morts, un détecteur d'incendie qui, à la fois :

(i) est certifié par un organisme de certification de produits,

(ii) est muni d'une alarme sonore intégrée d'au moins 84 dB,

(iii) peut être alimenté par une batterie interne.

Exception pour les motomarines

516. Les motomarines n'ont pas à avoir à bord de gilets de sauvetage, d'équipement de sécurité de bâtiment ou de matériel de lutte contre l'incendie si les personnes à bord portent un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage de la bonne taille.

Équipement de sécurité de substitution pour les courses

517. Tout bateau de travail de course qui participe à un entraînement officiel, à une compétition officielle ou aux derniers préparatifs de celle-ci et qui est utilisé par bonne visibilité et accompagné d'un véhicule de secours peut avoir à bord, au lieu de

safety equipment required by this Part, the safety equipment that is required by the rules of the applicable governing body.

Equipment Stowage

518. The equipment required by this Part shall be protected from damage and securely stowed and, if stowed in a locker or container, the outside of the locker or container shall be clearly marked to indicate its contents.

Emergency Procedures

519. The owner and the operator of a workboat shall ensure that

- (a) procedures are established for the use of the workboat's life-saving appliances and fire extinguishing equipment in case of an emergency; and
- (b) the crew practices the procedures to ensure they are at all times proficient in carrying them out.

Towing Operations — Additional Requirements

520. A workboat that engages in towing operations shall

- (a) keep two lifejackets in the wheelhouse and two others in the engine space if it is normally occupied;
- (b) have means readily available for immediately releasing or cutting the tow line in case of an emergency;
- (c) have two means of escape from the wheelhouse directly to the outside, located so that one means of escape is available in the event of a heel;
- (d) be clear of obstructions aft of the towing point to allow the tow line to swing freely;
- (e) if it is a decked vessel,
 - (i) be watertight aft of the towing point or the engine space, whichever is further forward, and
 - (ii) be capable of draining any accumulated water rapidly overboard; and
- (f) if it is not a decked vessel, have positive buoyancy when swamped, or a gunwale of adequate height to resist swamping as a result of a sudden emergency with the tow.

PART 6

CRITICAL SAFETY REQUIREMENTS FOR VESSELS

APPLICATION

600. (1) This Part applies in respect of a vessel that is operated, repaired or maintained in Canada and that is not a vessel to which Part 7 applies.

(2) This Part does not apply in respect of an antique wooden pleasure craft that is repaired and maintained to conserve its original state.

GENERAL REQUIREMENTS

601. (1) A person who operates or permits another person to operate, repair or maintain a vessel shall ensure that it meets the requirements of this Part.

l'équipement de sécurité exigé par la présente partie, l'équipement de sécurité exigé par les règles de l'organisme dirigeant compétent.

Rangement de l'équipement

518. L'équipement exigé par la présente partie doit être protégé contre tout dommage et rangé de façon sécuritaire et, s'il est rangé dans une case ou un contenant, l'extérieur de ceux-ci doit porter une inscription bien distincte pour indiquer leur contenu.

Mesures en cas d'urgence

519. Le propriétaire et l'utilisateur d'un bateau de travail veillent :

- a) à ce que des mesures soient établies pour l'utilisation des engins de sauvetage et du matériel de lutte contre l'incendie du bateau de travail en cas d'urgence;
- b) à ce que l'équipage effectue des exercices portant sur les mesures pour être capable en tout temps de les exécuter.

Opérations de remorquage — Exigences supplémentaires

520. Tout bateau de travail qui effectue des opérations de remorquage doit :

- a) avoir deux gilets de sauvetage dans la timonerie et, s'il est normalement occupé, deux autres dans le compartiment moteur;
- b) être pourvu de moyens à la portée de la main pour larguer ou couper immédiatement le câble de remorque en cas d'urgence;
- c) être pourvu dans la timonerie de deux moyens d'évacuation qui donnent directement sur l'extérieur et qui sont situés de manière que l'un d'eux soit utilisable en cas de gîte du bateau;
- d) être exempt de toute obstruction à l'arrière du point de remorquage pour que le câble de remorque puisse se déplacer librement;
- e) s'il est ponté :
 - (i) d'une part, être étanche à l'arrière du point de remorquage ou du compartiment moteur, selon l'endroit qui est situé le plus en avant,
 - (ii) d'autre part, pouvoir drainer rapidement toute accumulation d'eau par-dessus bord;
- f) s'il n'est pas ponté, avoir une flottabilité positive en cas d'envahissement par le haut ou un plat-bord d'une hauteur suffisante pour éviter l'envahissement par le haut lors d'une urgence avec le bâtiment ou l'objet remorqué.

PARTIE 6

EXIGENCES ESSENTIELLES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ POUR LES BÂTIMENTS

APPLICATION

600. (1) La présente partie s'applique à l'égard des bâtiments qui sont utilisés, réparés ou entretenus au Canada et qui ne sont pas des bâtiments auxquels s'applique la partie 7.

(2) La présente partie ne s'applique pas à l'égard des embarcations de plaisance antiques en bois qui sont réparées ou entretenues pour conserver leur état original.

EXIGENCES GÉNÉRALES

601. (1) Toute personne qui utilise un bâtiment ou permet qu'il soit utilisé, réparé ou entretenu veille à ce que celui-ci soit conforme aux exigences de la présente partie.

(2) The owner and the operator of a vessel other than a pleasure craft shall ensure that the vessel has adequate stability to safely carry out its intended operations.

WATERTIGHT CLOSURES

602. Every vessel shall have the means for positively shutting off underwater penetrations, with the exception of wet exhaust systems and, where the means are located in an area where there is a risk of fire, the means of shut-off shall be made of material that is not susceptible to fire damage.

VENTILATION

603. In order to remove any combustible vapours from an enclosed gasoline engine space on a vessel other than a personal watercraft, the ventilation system for the space shall be supplemented by powered ventilation.

FUEL SYSTEMS

604. (1) No person shall install a fuel-burning appliance or system on a vessel unless the appliance or system and its installation conform to the recommended practices and standards.

(2) No person shall install on a passenger-carrying vessel a fuel-burning appliance or system that uses gaseous fuel, liquefied petroleum gas, compressed natural gas or naphtha.

(3) No person shall install a fuel-burning appliance or system that uses gaseous fuel, liquefied petroleum gas, compressed natural gas or naphtha on a vessel in a manner that permits or is likely to permit ingress or trapping of the fuel or vapours below deck.

605. No person shall install or maintain a fuel tank or a fuel system on a vessel in a manner that permits or is likely to permit leakage of fuel or spillage of fuel into the hull.

606. A fixed fuel tank on a vessel shall have a means for overboard ventilation of combustible vapours.

607. No person shall install below deck or enclose by boxing, on a vessel, an inboard engine that uses gasoline as a fuel unless the carburetor, if any, is fitted with a flame arrester.

ELECTRICAL SYSTEMS

608. (1) An electrical component shall be ignition-protected in accordance with

- (a) Society of Automotive Engineers Recommended Practice SAE J1171, *External Ignition Protection of Marine Electrical Devices*; or
- (b) Underwriters' Laboratories, Inc. Standard UL 1500, *Ignition-Protection Test for Marine Products*.

(2) Subsection (1) does not apply if

- (a) the vessel uses diesel fuel as its only fuel source;
- (b) the electrical component is isolated, in accordance with the specifications set out in the construction standards, from fuel sources such as
 - (i) engines and cooking appliances,

(2) Le propriétaire et l'utilisateur d'un bâtiment, autre qu'une embarcation de plaisance, veillent à ce que la stabilité de celui-ci soit suffisante pour que son utilisation prévue soit sécuritaire.

OBTURATION DES OUVERTURES

602. Tout bâtiment doit être pourvu de moyens pour assurer l'obturation parfaite des ouvertures sous le niveau de l'eau, à l'exception des systèmes d'échappement refroidis à l'eau et, si les moyens d'obturation se trouvent dans une zone où il y a risque d'incendie, ceux-ci doivent être faits d'un matériau résistant au feu.

VENTILATION

603. Pour évacuer les vapeurs inflammables du compartiment du moteur à essence fermé d'un bâtiment autre qu'une motomarine, le système de ventilation de ce compartiment doit être complété par une ventilation mécanique.

SYSTÈMES D'ALIMENTATION EN COMBUSTIBLE

604. (1) Il est interdit d'installer, à bord d'un bâtiment, tout appareil ou système à combustion à moins que celui-ci et son installation ne soient conformes aux normes et pratiques recommandées.

(2) Il est interdit d'installer, à bord d'un bâtiment à passagers, tout appareil ou système à combustion fonctionnant au combustible gazeux, au gaz de pétrole liquéfié, au gaz naturel comprimé ou au naphthe.

(3) Il est interdit d'installer, à bord d'un bâtiment, tout appareil ou système à combustion fonctionnant au combustible gazeux, au gaz de pétrole liquéfié, au gaz naturel comprimé ou au naphthe de manière à permettre, effectivement ou probablement, au combustible ou aux vapeurs de pénétrer sous le pont ou d'y être emprisonnés.

605. Il est interdit d'installer, à bord d'un bâtiment, tout réservoir à carburant ou système d'alimentation en combustible, ou de l'entretenir, de manière à permettre, effectivement ou probablement, que se produisent dans la coque des fuites ou des déversements de combustible.

606. Tout réservoir fixe à carburant dans un bâtiment doit être doté d'un moyen de ventiler les vapeurs inflammables par-dessus bord.

607. Il est interdit d'installer, à bord d'un bâtiment, au-dessous du pont, ou de renfermer dans un encaissement, un moteur à-bord qui utilise de l'essence comme carburant à moins que le carburateur, s'il y en a un, ne soit muni d'un pare-flammes.

SYSTÈMES ÉLECTRIQUES

608. (1) Les composantes électriques doivent être protégées contre l'inflammabilité conformément à l'un des documents suivants :

- a) la pratique recommandée SAE J1171 de la Society of Automotive Engineers, intitulée *External Ignition Protection of Marine Electrical Devices*;
- b) la norme UL 1500 des Underwriters' Laboratories, Inc., intitulée *Ignition-Protection Test for Marine Products*.

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

- a) le bâtiment utilise du carburant diesel comme seule source de combustible;
- b) la composante électrique est isolée, conformément aux spécifications prévues aux normes de construction, des sources de combustible telles que :
 - (i) les moteurs et les appareils de cuisson,

- (ii) valves, connections or other fittings on vent lines, fill lines or distribution lines, and
- (iii) fuel tanks; or
- (c) the electrical component is located in a compartment where the only source of flammable vapour is from liquified-petroleum-gas or compressed-natural-gas appliances, cylinders, fittings, valves or regulators, and the compartment
 - (i) has, for every cubic metre of net internal volume, at least 0.34 m² of open area exposed to the atmosphere outside the vessel, or
 - (ii) is an accommodation space.

PUMPING AND BAILING

609. A watertight compartment on a vessel shall be fitted with a means of pumping or access for bailing when the vessel is in any operating condition, unless the vessel cannot retain a sufficient quantity of water to make it capsize or the compartment is sealed and is not readily accessible.

PART 7

CONSTRUCTION REQUIREMENTS

APPLICATION

- 700.** (1) This Part applies in respect of a vessel that is constructed, manufactured or rebuilt in, or imported into, Canada in order to be sold or operated in Canada and that is
- (a) propelled or designed to be propelled by an engine;
 - (b) permanently fitted with an auxiliary engine; or
 - (c) fitted with a fuel-burning appliance or system that uses gaseous fuel, liquefied petroleum gas, compressed natural gas or naphtha.
- (2) Only sections 701, 703 and 704 apply in respect of a pleasure craft over 24 m in length.
- (3) If a personal watercraft is constructed, manufactured or rebuilt in accordance with ISO 13590, then only sections 702, 704 to 709 and 711 apply in respect of the watercraft.
- (4) This Part does not apply in respect of
- (a) a vessel that is registered in another country as having the right to fly the flag of that country;
 - (b) a vessel that is principally maintained and operated in another country and is not licensed or registered in Canada; or
 - (c) a tug.

GENERAL OBLIGATION

701. Unless otherwise indicated in these Regulations, the builder, manufacturer, rebuilders, importer and owner of a vessel shall ensure that the vessel meets the requirements of this Part.

PLEASURE CRAFT

- 702.** A pleasure craft shall meet
- (a) the construction requirements of this Part; or

- (ii) les soupapes, les raccords ou les autres dispositifs sur les conduites d'évacuation, les conduites de remplissage ou les lignes d'alimentation,
- (iii) les réservoirs à combustible;
- c) la composante électrique est située dans un compartiment où la seule source de vapeurs inflammables provient d'appareils, de bouteilles, d'accessoires, de robinets ou de régulateurs fonctionnant au gaz de pétrole liquéfié ou au gaz naturel comprimé et qui, selon le cas :
 - (i) pour chaque mètre cube de volume interne net, a une surface ouverte qui est d'au moins 0,34 m² et qui est exposée à l'atmosphère extérieure au bâtiment,
 - (ii) est un local d'habitation.

POMPAGE ET ÉCOPAGE

609. Les compartiments étanches à l'eau sur un bâtiment doivent être dotés de moyens de pompage ou d'accès pour l'écopage lorsque le bâtiment est dans toute condition d'utilisation, sauf si le bâtiment ne peut retenir suffisamment d'eau pour chavirer ou si les compartiments sont scellés et ne sont pas facilement accessibles.

PARTIE 7

EXIGENCES DE CONSTRUCTION

APPLICATION

- 700.** (1) La présente partie s'applique à l'égard des bâtiments qui sont construits, fabriqués, reconstruits ou importés au Canada pour y être vendus ou utilisés et qui sont, selon le cas :
- a) propulsés par un moteur ou conçus pour l'être;
 - b) équipés d'un moteur auxiliaire permanent;
 - c) équipés d'un appareil ou d'un système à combustion fonctionnant au combustible gazeux, au gaz de pétrole liquéfié, au gaz naturel comprimé ou au naphtha.
- (2) Seuls les articles 701, 703 et 704 s'appliquent à l'égard des embarcations de plaisance de plus de 24 m de longueur.
- (3) Dans le cas des motomarines construites, fabriquées ou reconstruites conformément à l'ISO 13590, seuls les articles 702, 704 à 709 et 711 s'appliquent à celles-ci.
- (4) La présente partie ne s'applique pas à l'égard des bâtiments suivants :
- a) les bâtiments qui sont immatriculés dans un autre pays comme étant autorisés à battre le pavillon de ce pays;
 - b) les bâtiments qui sont principalement entretenus et utilisés dans un autre pays et qui n'ont fait l'objet ni d'un permis ni d'une immatriculation au Canada;
 - c) les remorqueurs.

OBLIGATION GÉNÉRALE

701. Sauf disposition contraire du présent règlement, le constructeur, le fabricant, le reconstruteur, l'importateur et le propriétaire d'un bâtiment veillent à ce que celui-ci soit conforme aux exigences de la présente partie.

EMBARCATION DE PLAISANCE

- 702.** Les embarcations de plaisance doivent être conformes :
- a) aux exigences de construction de la présente partie;

(b) if its date of construction, manufacture or rebuilding or its date of importation is before the day on which these Regulations come into force, the construction requirements in force on that date.

703. A pleasure craft that is more than 24 m in length shall be constructed, manufactured or rebuilt in accordance with the applicable recommended practices and standards in force on its date of construction, manufacture or rebuilding.

SAFETY NOTICE

704. Every safety notice required under this Part shall

- (a) be in English and French;
- (b) be placed in a plainly visible location near the hazard; and
- (c) meet the requirements of American Boat and Yacht Council Standard T-5, *Safety Signs and Labels*.

PERSONAL WATERCRAFT

705. (1) Every personal watercraft shall display a safety notice that indicates the precautions that must be taken in order to minimize the risk of fire and explosion, including the information set out in the construction standards.

(2) Every personal watercraft that is constructed, manufactured or rebuilt in accordance with ISO 13590 shall display, in English and French, a builder's plate that meets the requirements of that standard.

OBLIGATIONS OF AN OWNER OF A VESSEL OTHER THAN A PLEASURE CRAFT

706. The owner of a vessel other than a pleasure craft shall, before operating or permitting another person to operate the vessel, ensure that it meets the requirements of sections 707 and 708.

707. (1) A vessel, other than a pleasure craft, whose date of construction, manufacture, rebuilding, importation or change of use, whichever occurs later, is on or after the day on which these Regulations came into force shall meet the construction requirements of this Part.

(2) A vessel, other than a pleasure craft, whose date of construction, manufacture, rebuilding, importation or change of use, whichever occurs later, is within the period beginning on April 1, 2005 and ending on the day on which these Regulations came into force shall comply with the 2004 edition of the construction standards.

708. (1) A vessel, other than a pleasure craft, whose date of construction, manufacture, rebuilding, importation or change of use, whichever occurs later, is before April 1, 2005 shall comply with the 2004 edition of the construction standards, or with the recommended practices and standards that provide a level of safety at least equivalent to that provided by the 2004 edition of the construction standards.

(2) A critical safety element of a vessel is not required to comply with the 2004 edition of the construction standards or with the recommended practices and standards if the owner of the vessel demonstrates to the satisfaction of the Minister that the element provides a level of safety at least equivalent to that provided by the 2004 edition of the construction standards.

(b) aux exigences de construction qui étaient en vigueur à la date de leur construction, de leur fabrication ou de leur reconstruction, ou la date de leur importation, si l'une de ces dates est antérieure à la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

703. Les embarcations de plaisance de plus de 24 m de longueur doivent être construites, fabriquées ou reconstruites conformément aux normes et pratiques recommandées applicables en vigueur à la date de leur construction, de leur fabrication ou de leur reconstruction.

AVIS DE SÉCURITÉ

704. Tout avis de sécurité exigé par la présente partie doit :

- a) être en français et en anglais;
- b) se trouver à un endroit bien en vue à proximité du danger;
- c) être conforme aux exigences de la norme T-5 de l'American Boat and Yacht Council, intitulée *Safety Signs and Labels*.

MOTOMARINES

705. (1) Les motomarines doivent porter un avis de sécurité qui indique les précautions à prendre en vue de minimiser le risque d'incendie et d'explosion, y compris les renseignements prévus dans les normes de construction.

(2) Les motomarines construites, fabriquées ou reconstruites conformément à l'ISO 13590 doivent porter, en français et en anglais, une plaque constructeur qui est conforme aux exigences de cette norme.

OBLIGATIONS DU PROPRIÉTAIRE D'UN BÂTIMENT AUTRE QU'UNE EMBARCATION DE PLAISANCE

706. Le propriétaire d'un bâtiment autre qu'une embarcation de plaisance veille, avant de l'utiliser ou d'en permettre l'utilisation, à ce que celui-ci soit conforme aux exigences des articles 707 et 708.

707. (1) Les bâtiments, autres que les embarcations de plaisance, dont la date de construction, de fabrication, de reconstruction, d'importation ou de changement d'utilisation, la dernière de ces dates étant à retenir, est celle de l'entrée en vigueur du présent règlement ou une date ultérieure à celle-ci doivent être conformes aux exigences de construction de la présente partie.

(2) Les bâtiments, autres que les embarcations de plaisance, dont la date de construction, de fabrication, de reconstruction, d'importation ou de changement d'utilisation, la dernière de ces dates étant à retenir, se situe dans la période commençant le 1^{er} avril 2005 et se terminant à la date d'entrée en vigueur du présent règlement doivent être conformes aux normes de construction dans leur version de 2004.

708. (1) Les bâtiments, autres que les embarcations de plaisance, dont la date de construction, de fabrication, de reconstruction, d'importation ou de changement d'utilisation, la dernière de ces dates étant à retenir, se situe avant le 1^{er} avril 2005 doivent être conformes aux normes de construction dans leur version de 2004 ou aux normes et pratiques recommandées qui permettent d'obtenir un niveau de sécurité au moins équivalent à celui obtenu par les normes de construction dans leur version de 2004.

(2) Les éléments essentiels de sécurité du bâtiment peuvent ne pas être conformes aux normes de construction dans leur version de 2004 ou aux normes et pratiques recommandées si le propriétaire du bâtiment convainc le ministre que ces éléments offriront un niveau de sécurité au moins équivalent à celui obtenu par les normes de construction dans leur version de 2004.

(3) A non-critical safety element of a vessel is not required to comply with the 2004 edition of the construction standards or with the recommended practices and standards if

(a) the owner of the vessel demonstrates to the satisfaction of the Minister that the element provides a level of safety at least equivalent to that provided by the 2004 edition of the construction standards; or

(b) the owner of the vessel demonstrates to the satisfaction of the Minister that the modifications required to bring the element into compliance with the 2004 edition of the construction standards are so extensive that they would render it unreasonable or impractical to modify the element and would not significantly improve the safety of the vessel.

(4) Subject to subsection (5), if the Minister is satisfied by the demonstration referred to in paragraph (3)(b), the Minister shall take one or more of the following measures:

(a) allow the owner three years to bring the element into compliance with the 2004 edition of the construction standards or the recommended practices and standards;

(b) restrict the operation of the vessel to match the limitations resulting from the non-compliance; or

(c) require the vessel to carry on board additional safety equipment.

(5) The Minister is not required to take any measures if the modifications required to bring a non-critical element into compliance would result in a negligible increase in the level of safety of the vessel.

(6) If the Minister takes any measures, the owner of a vessel shall not operate or permit another person to operate the vessel unless it is in compliance with the measures.

(7) An element provides a level of safety at least equivalent to that provided by the 2004 edition of the construction standards if

(a) it has been used on a vessel of a similar type operated for a similar purpose in the past five years without a marine occurrence or other event related to a deficiency in its construction or maintenance in an area where the wind and wave conditions are no less severe than those likely to be encountered in the vessel's intended area of operation;

(b) it complies with the recommended practices and standards that are appropriate for the vessel and its operation; or

(c) it meets the safety objectives of the 2004 edition of the construction standards.

(8) The critical safety elements of the 2004 edition of the construction standards are those in respect of

(a) watertight and weathertight integrity of the hull, decks and superstructure;

(b) structural strength;

(c) underwater penetration of the hull;

(d) buoyancy and stability;

(e) water-freeing arrangements;

(f) means to protect persons from falls;

(g) installation and maintenance of fuel systems;

(h) ventilation of combustible vapours;

(i) fuel-burning, cooking and heating installations;

(j) ignition-protected electrical components;

(k) bilge-pumping arrangements; and

(l) fire safety.

(3) Les éléments non essentiels de sécurité peuvent ne pas être conformes aux normes de construction dans leur version de 2004 ou aux normes et pratiques recommandées si, selon le cas :

a) le propriétaire du bâtiment convainc le ministre que ces éléments offriront un niveau de sécurité au moins équivalent à celui obtenu par les normes de construction dans leur version de 2004;

b) le propriétaire du bâtiment convainc le ministre que les modifications exigées pour rendre les éléments conformes aux normes de construction dans leur version de 2004 sont d'une importance telle qu'il est déraisonnable ou impossible de les modifier et qu'elles n'amélioreraient pas sensiblement la sécurité du bâtiment.

(4) Sous réserve du paragraphe (5), s'il est convaincu par la démonstration visée à l'alinéa (3)b), le ministre prend l'une ou plusieurs des mesures suivantes :

a) accorder trois ans au propriétaire pour rendre les éléments conformes aux normes de construction dans leur version de 2004 ou aux normes et pratiques recommandées;

b) restreindre l'utilisation du bâtiment pour qu'elle corresponde aux limites dues à la non-conformité des éléments;

c) exiger que le bâtiment ait à bord de l'équipement de sécurité supplémentaire.

(5) Le ministre n'a pas à prendre de mesures si les modifications exigées pour rendre conformes les éléments non essentiels n'entraînaient qu'une augmentation négligeable du niveau de sécurité du bâtiment.

(6) Si le ministre prend des mesures, le propriétaire d'un bâtiment ne peut l'utiliser ou en permettre l'utilisation sauf en conformité avec celles-ci.

(7) Les éléments offrent un niveau de sécurité au moins équivalent à celui des normes de construction dans leur version de 2004 si, selon le cas :

a) ils ont été employés pour des bâtiments similaires utilisés dans un but similaire au cours des cinq dernières années sans événement maritime ou autre événement lié à des lacunes dans leur construction ou à leur manque d'entretien dans une région où les conditions de vent et de vagues sont aussi rigoureuses que celles susceptibles d'être rencontrées dans la région d'utilisation prévue du bâtiment;

b) ils sont conformes aux normes et pratiques recommandées, lesquelles sont appropriées pour le bâtiment et son utilisation;

c) ils répondent aux objectifs de sécurité des normes de construction dans leur version de 2004.

(8) Les éléments essentiels de sécurité des normes de construction dans leur version de 2004 sont les suivants :

a) l'étanchéité à l'eau et aux intempéries de la coque, des ponts et de la superstructure;

b) la résistance structurale;

c) les pénétrations de la coque sous le niveau de l'eau;

d) la flottabilité et la stabilité;

e) les dispositifs d'évacuation d'eau;

f) les moyens pour protéger les personnes contre les chutes;

g) l'installation et l'entretien des systèmes d'alimentation en carburant;

h) la ventilation des vapeurs combustibles;

i) les installations de combustion, de cuisson et de chauffage;

j) les composantes électriques protégées contre l'inflammabilité;

k) les dispositifs de pompage de cale;

l) la sécurité incendie.

PARTICULAR DESIGN — VESSEL

709. If the design of a type of vessel or of a system or component of a vessel would render it unsafe, unsuitable or impracticable to construct, manufacture or rebuild the vessel in accordance with the construction requirements, the vessel may be constructed, manufactured or rebuilt according to the recommended practices and standards that provide a level of safety at least equivalent to that provided by the construction requirements and that are applicable to the construction, manufacture or rebuilding of a vessel of that design, for example,

- (a) a dynamically supported craft;
- (b) a submarine;
- (c) a wing-in-ground-effect vessel; and
- (d) a hydroplane or other high-powered, low-volume vessel that is used exclusively for racing.

MAJOR MODIFICATIONS

710. (1) The owner of a vessel and every person who is responsible for making a major modification to the vessel shall ensure that the major modification is in accordance with the construction requirements as they read on the day on which the modification was started.

(2) If a major modification is made to a vessel other than a pleasure craft, the owner of the vessel shall inform the Minister of the modification and, if requested by the Minister, shall provide the Minister with the technical data necessary to determine the vessel's compliance with the construction requirements.

(3) In this section, "major modification" means a modification or repair or a series of modifications or repairs that substantially changes the capacity or size of a vessel or the nature of a system on board a vessel, that affects its watertight integrity or its stability, or, except in the case of the restoration of an antique wooden pleasure craft, that substantially increases its service life.

PLANS

711. (1) If it is necessary, because of the type or design of a vessel other than a pleasure craft, to obtain information in order to establish the vessel's compliance with the construction requirements, the builder, manufacturer, rebuilder, importer or owner of the vessel shall submit to the Minister, on request, the following documents:

- (a) the general arrangement of the vessel;
- (b) a diagram of the propulsion system;
- (c) the general arrangement and identification of the machinery, including a description of the bilge pumping systems, fuel systems and firefighting systems;
- (d) a one-line electrical diagram.

(2) If a vessel, other than a pleasure craft, was constructed, manufactured or rebuilt before the day on which these Regulations came into force, the owner of the vessel may submit photographs and technical data instead of the documents referred to in subsection (1).

PROTECTION FROM FALLS

712. (1) A vessel, other than a pleasure craft, that is more than 6 m in length shall, in accordance with the construction standards, have the means to protect persons from falls or from falling overboard.

CONCEPTION PARTICULIÈRE — BÂTIMENTS

709. Si la conception d'un type de bâtiment ou d'un système ou élément de celui-ci faisait en sorte qu'il serait dangereux, non convenable ou impossible de le construire, de le fabriquer ou de le reconstruire en conformité avec les exigences de construction, le bâtiment peut être construit, fabriqué ou reconstruit conformément aux normes et pratiques recommandées qui offrent un niveau de sécurité au moins équivalent à celui des exigences de construction et qui conviennent à la construction, à la fabrication ou à la reconstruction d'un bâtiment de cette conception, par exemple, les bâtiments suivants :

- a) les engins à portance dynamique;
- b) les sous-marins;
- c) les bâtiments à aile à effet de sol;
- d) les hydroglisseurs et les autres bâtiments à puissance élevée et à faible volume qui sont utilisés exclusivement pour les courses.

MODIFICATIONS IMPORTANTES

710. (1) Le propriétaire d'un bâtiment et toute personne responsable d'apporter des modifications importantes à celui-ci veillent à ce que celles-ci soient conformes aux exigences de construction dans leur version à la date du début de celles-ci.

(2) Si des modifications importantes sont apportées à un bâtiment autre qu'une embarcation de plaisance, le propriétaire de celui-ci en avise le ministre et lui fournit, à sa demande, les données techniques nécessaires pour déterminer la conformité du bâtiment aux exigences de construction.

(3) Dans le présent article, « modifications importantes » s'entend d'une modification ou d'une réparation, ou d'une série de modifications ou de réparations, qui change considérablement la capacité ou les dimensions d'un bâtiment ou la nature d'un système à bord de celui-ci, qui a une incidence sur l'étanchéité à l'eau ou la stabilité de celui-ci ou, à l'exception de la restauration d'une embarcation de plaisance antique en bois, qui en accroît considérablement la durée de vie utile.

PLANS

711. (1) S'il est nécessaire, en raison du type ou de la conception d'un bâtiment autre qu'une embarcation de plaisance, d'obtenir des renseignements pour établir la conformité de celui-ci aux exigences de construction, le constructeur, le fabricant, le reconstruteur ou le propriétaire de celui-ci présente au ministre, à sa demande, les documents suivants :

- a) le plan d'ensemble du bâtiment;
- b) le diagramme du système de propulsion;
- c) la disposition générale et l'identification des machines, y compris la description des installations de pompage de cale, des systèmes d'alimentation en carburant et des systèmes de lutte contre l'incendie;
- d) le diagramme électrique unifilaire.

(2) S'il s'agit d'un bâtiment, autre qu'une embarcation de plaisance, construit, fabriqué ou reconstruit avant l'entrée en vigueur du présent règlement, son propriétaire peut présenter des photographies et des données techniques au lieu des documents visés au paragraphe (1).

PROTECTION CONTRE LES CHUTES

712. (1) Tout bâtiment, autre qu'une embarcation de plaisance, de plus de 6 m de longueur, doit être doté, conformément aux normes de construction, de moyens pour protéger les personnes contre les chutes ou les passages par-dessus bord.

(2) A vessel, other than a pleasure craft, that is not more than 6 m in length and every pleasure craft shall be equipped with guard rails in accordance with section H41.6, *Life Rails, Deck Rails, Stern Rails, Bow Rails*, of American Boat and Yacht Council Standard H41, *Reboarding Means, Ladders, Handholds, Rails, and Lifelines*.

STRUCTURAL STRENGTH AND SEAWORTHINESS

713. (1) A vessel's structural strength shall meet the requirements of the construction standards.

(2) A vessel's structural strength and watertight integrity shall be adequate for its intended use, taking into account the maximum anticipated loads. The vessel's strength and integrity are adequate if

(a) the vessel is constructed, manufactured or rebuilt in accordance with the recommended practices and standards for the type of vessel;

(b) the vessel's design has been used for a vessel of the same type that was operated for at least five years without a marine occurrence or other event related to a deficiency in its construction or maintenance in an area where the wind and wave conditions are no less severe than those likely to be encountered in the vessel's intended area of operation;

(c) the vessel's design is supported by calculations or test documents proving that the design achieves the required structural strength; or

(d) in the case of an open vessel, the structural strength and watertight integrity are achieved by following traditional construction methods that have proven to be effective and reliable over time.

(3) The materials and equipment used in the construction, manufacture or rebuilding of a vessel shall be suited to the operating and environmental conditions that the vessel may encounter.

(4) The owner of a vessel shall ensure that the structural strength and watertight integrity of the vessel continue to be adequate for its intended use.

(5) The hull of a vessel other than a pleasure craft shall be strengthened if the vessel is intended for operation in waters where the presence of ice requires the vessel to make extraordinary manoeuvres in order to avoid hull damage.

(6) On the request of the Minister, the builder, manufacturer, rebuild, importer or owner of a vessel shall demonstrate that the vessel meets the requirements of this section.

WATERTIGHT INTEGRITY

714. The design of a vessel's superstructure, hull and fittings shall provide, in accordance with the construction standards, for the maintenance of watertight integrity and the prevention of downflooding.

HULL DESIGN

715. The design of the hull of a pleasure craft that is not more than 6 m in length shall conform to the construction standards for buoyancy, flotation and stability.

716. (1) The stability of a vessel other than a pleasure craft shall be adequate to safely carry out its intended operations.

(2) The owner of a vessel shall demonstrate, on the request of the Minister, that the vessel has adequate stability to safely carry out its intended operations.

(2) Tout bâtiment, autre qu'une embarcation de plaisance, d'au plus 6 m de longueur et toute embarcation de plaisance doivent être pourvus de garde-corps conformément à la section H41.6, *Life Rails, Deck Rails, Stern Rails, Bow Rails* de la norme H41, de l'American Boat and Yacht Council, intitulée *Reboarding Means, Ladders, Handholds, Rails, and Lifelines*.

RÉSISTANCE STRUCTURALE ET NAVIGABILITÉ

713. (1) La résistance structurale d'un bâtiment doit être conforme aux normes de construction.

(2) La résistance structurale et l'étanchéité à l'eau d'un bâtiment doivent convenir à son utilisation prévue, compte tenu des charges maximales prévues. Elles conviennent si, selon le cas :

a) sa construction, sa fabrication et sa reconstruction sont conformes aux normes et pratiques recommandées pour ce type de bâtiment;

b) sa conception est celle qui a été employée pour des bâtiments du même type qui ont été utilisés pendant au moins cinq ans sans événement maritime ou autre événement lié à des lacunes dans leur construction ou à leur manque d'entretien dans une région où les conditions de vent et de vagues sont aussi rigoureuses que celles susceptibles d'être rencontrées dans la région d'utilisation prévue du bâtiment;

c) sa conception s'appuie sur des calculs ou documents d'essais prouvant qu'elle permet d'obtenir la résistance structurale exigée;

d) s'il s'agit d'un bâtiment ouvert, sa résistance structurale et son étanchéité à l'eau sont obtenues en suivant des méthodes de construction traditionnelles qui se sont révélées être efficaces et fiables au fil des ans.

(3) Les matériaux et l'équipement utilisés pour la construction, la fabrication ou la reconstruction d'un bâtiment doivent convenir aux conditions d'utilisation et aux conditions environnementales qu'il peut rencontrer.

(4) Le propriétaire d'un bâtiment veille à ce que sa résistance structurale et son étanchéité à l'eau continuent de convenir à son utilisation prévue.

(5) La coque d'un bâtiment autre qu'une embarcation de plaisance doit être renforcée s'il est prévu d'utiliser celui-ci dans des eaux où la présence de glace nécessite, de la part du bâtiment, des manoeuvres exceptionnelles pour éviter qu'elle soit endommagée.

(6) Sur demande du ministre, le constructeur, le fabricant, le reconstruteur, l'importateur ou le propriétaire d'un bâtiment démontre que celui-ci est conforme aux exigences prévues au présent article.

ÉTANCHÉITÉ À L'EAU

714. La conception de la superstructure, de la coque et de l'accastillage d'un bâtiment doivent prévoir, conformément aux normes de construction, le maintien de l'étanchéité à l'eau et la prévention de l'invasion par les hauts.

CONCEPTION DE LA COQUE

715. La conception de la coque d'une embarcation de plaisance d'au plus 6 m de longueur doit être conforme aux normes de construction relatives à la flottaison, à la flottabilité et à la stabilité.

716. (1) La stabilité d'un bâtiment autre qu'une embarcation de plaisance doit être suffisante pour que son utilisation prévue soit sécuritaire.

(2) Le propriétaire d'un bâtiment démontre, à la demande du ministre, que la stabilité du bâtiment est suffisante pour que son utilisation prévue soit sécuritaire.

717. (1) This section applies in respect of a vessel, other than a pleasure craft,

- (a) whose date of construction, manufacture, rebuilding, importation or change of use is on or after April 1, 2005; and
- (b) whose date of construction, manufacture, rebuilding, importation or change of use, whichever occurs later, was before April 1, 2005, if the type of operation or area of operation of the vessel changed on or after April 1, 2005.

(2) The flotation, buoyancy and stability of a vessel that is not more than 6 m in length shall meet the requirements of the construction standards.

(3) The stability of a vessel that is more than 6 m in length shall meet the requirements

- (a) set out or listed in the construction standards; or
- (b) set out in the recommended practices and standards for the type of vessel, other than a monohull vessel.

(4) If the design of a vessel includes environmental limitations, the builder, manufacturer, rebuilder or importer of the vessel shall set them out in a document and shall provide the document to the end user or reseller.

VENTILATION

718. (1) On a vessel, an enclosed space that contains a source of gasoline vapour shall have, in accordance with the construction standards, a natural ventilation system designed to remove any accumulation of combustible vapours.

(2) Compartments that, in accordance with the construction standards, have the characteristics of an open space are not required to have a natural ventilation system.

(3) On a vessel that is propelled by an outboard engine, any space that is under an engine well or that does not have the characteristics of an open space, and that is capable of accommodating a 23 L portable gasoline tank but is not designed to do so, shall display a safety notice to indicate that the space is not to be used for gasoline tank storage.

(4) No supply or exhaust ducting that forms part of the ventilation system shall open into any accommodation space.

719. On a vessel other than a personal watercraft, an enclosed space that contains a gasoline engine shall meet the following conditions:

- (a) its ventilation system is supplemented by powered ventilation in accordance with the construction standards; and
- (b) at each engine ignition switch, a safety notice is displayed indicating that the blower is to be operated for four minutes before the engine is started and containing the information set out in the construction standards.

720. On a vessel, a space that contains a combustion engine shall be ventilated to ensure a sufficient supply of air for combustion and cooling.

FUEL SYSTEMS

721. (1) No person shall install a fuel-burning appliance or system on a vessel unless the appliance or system and its installation conform to the recommended practices and standards.

717. (1) Le présent article s'applique à tout bâtiment, autre qu'une embarcation de plaisance, dont, selon le cas :

- a) la date de construction, de fabrication, de reconstruction, d'importation ou de changement d'utilisation est le 1^{er} avril 2005 ou après cette date;
- b) la date de construction, de fabrication, de reconstruction, d'importation ou de changement d'utilisation est antérieure au 1^{er} avril 2005, si la zone d'utilisation du bâtiment ou son type d'exploitation a changé le 1^{er} avril 2005 ou après cette date.

(2) La flottaison, la flottabilité et la stabilité des bâtiments d'au plus 6 m de longueur doivent être conformes aux normes de construction.

(3) La stabilité des bâtiments de plus de 6 m de longueur doit être conforme :

- a) soit aux normes de stabilité prévues ou énumérées dans les normes de construction;
- b) soit aux normes et pratiques recommandées pour le type de bâtiment, sauf les bâtiments monocoques.

(4) Lorsque la conception d'un bâtiment comporte des restrictions environnementales, le constructeur, le fabricant, le reconstruteur ou l'importateur de celui-ci les indique dans un document et fournit celui-ci à l'utilisateur final ou au revendeur.

VENTILATION

718. (1) Dans les bâtiments, les compartiments fermés contenant une source de vapeur d'essence doivent, conformément aux normes de construction, être pourvus d'un système de ventilation naturelle conçu pour évacuer toute accumulation de vapeurs inflammables.

(2) Les compartiments qui, conformément aux normes de construction, ont les caractéristiques d'un espace ouvert n'ont pas à être pourvus du système de ventilation naturelle.

(3) Dans un bâtiment propulsé par un moteur hors-bord, tout espace qui se trouve sous le puits du moteur ou qui n'a pas les caractéristiques d'un espace ouvert et qui peut recevoir un réservoir d'essence portatif de 23 L mais qui n'est pas conçu à cet effet doit porter un avis de sécurité pour indiquer qu'il ne peut être utilisé pour y entreposer un tel réservoir.

(4) Les conduites d'arrivée ou de sortie d'air qui font partie du système de ventilation ne peuvent donner dans les locaux d'habitation.

719. À bord d'un bâtiment, les compartiments fermés d'un bâtiment, autre qu'une motomarine, qui contiennent un moteur à essence doivent répondre aux conditions suivantes :

- a) son système de ventilation est complété par une ventilation mécanique conformément aux normes de construction;
- b) à chaque contact d'allumage du moteur, un avis de sécurité est placé qui indique de faire fonctionner le ventilateur quatre minutes avant de mettre en marche le moteur et qui contient les renseignements prévus dans les normes de construction.

720. À bord d'un bâtiment, les compartiments contenant un moteur à combustion doivent être ventilés pour assurer une alimentation suffisante en air de combustion et de refroidissement.

SYSTÈMES D'ALIMENTATION EN COMBUSTIBLE

721. (1) Il est interdit d'installer, à bord d'un bâtiment, tout appareil ou système à combustion à moins que celui-ci et son installation ne soient conformes aux normes et pratiques recommandées.

(2) No person shall install on a passenger-carrying vessel a fuel-burning appliance or system that uses gaseous fuel, liquefied petroleum gas, compressed natural gas or naphtha.

(3) No person shall install a fuel-burning appliance or system that uses gaseous fuel, liquefied petroleum gas, compressed natural gas or naphtha on a vessel in a manner that permits or is likely to permit ingress or trapping of the fuel or vapours below deck.

722. No person shall install below deck or enclose by boxing, on a vessel, an inboard engine that uses gasoline as a fuel unless the design of the carburetor, if any, is in accordance with the construction standards and the carburetor is fitted with a flame arrestor that meets those standards.

723. No person shall install or maintain a fuel tank or a fuel system on a vessel in a manner that permits or is likely to permit leakage of fuel or spillage of fuel into the hull.

724. (1) A fuel system on a vessel shall be installed, tested and maintained in accordance with the construction standards.

(2) A fitting, joint or connection on a fuel system shall be accessible.

(3) A component of a fuel system shall be liquid-tight and vapour-tight to the hull interior in accordance with the construction standards.

(4) On a vessel other than a personal watercraft, a fuel tank, fuel filter or fuel line fitting shall not be installed over a source of ignition.

725. (1) A fixed fuel tank shall be

(a) manufactured and tested in accordance with the construction standards or with the recommended practices and standards that provide a level of safety at least equivalent to that provided by the construction standards; and

(b) installed in accordance with the construction standards.

(2) A fixed fuel tank shall be fitted with filling and venting arrangements in accordance with the construction standards.

726. A fuel system on a vessel shall display, at a point of frequent servicing of the vessel, one or more permanently attached safety notices indicating the precautions that must be taken to minimize the risk of fire, explosion and any other hazard, and including the information set out in the construction standards.

727. (1) A flexible hose in the fuel system shall be marked or tagged in accordance with the construction standards.

(2) The point of fuelling shall be marked in accordance with the construction standards to indicate the type of fuel.

(3) A valve in the fuel system shall be marked to indicate its function and the meaning of each valve position.

(4) A fuel tank shall be permanently marked to indicate the information set out in the construction standards.

(2) Il est interdit d'installer, à bord d'un bâtiment à passagers, tout appareil ou système à combustion fonctionnant au combustible gazeux, au gaz de pétrole liquéfié, au gaz naturel comprimé ou au naphtha.

(3) Il est interdit d'installer, à bord d'un bâtiment, tout appareil ou système à combustion fonctionnant au combustible gazeux, au gaz de pétrole liquéfié, au gaz naturel comprimé ou au naphtha de manière à permettre, effectivement ou probablement, au combustible ou aux vapeurs de pénétrer sous le pont ou d'y être emprisonnés.

722. Il est interdit, à bord d'un bâtiment, d'installer au-dessous du pont, ou de renfermer dans un encaissement, un moteur à-bord qui utilise de l'essence comme carburant, à moins que la conception du carburateur, s'il y en a un, ne soit conforme aux normes de construction et que celui-ci ne soit muni d'un pare-flammes qui est conforme à ces normes.

723. Il est interdit d'installer, à bord d'un bâtiment, tout réservoir à carburant ou système d'alimentation en combustible, ou de l'entretenir, de manière à permettre, effectivement ou probablement, que se produisent dans la coque des fuites ou des déversements de combustible.

724. (1) Les systèmes d'alimentation en combustible d'un bâtiment doivent être installés, mis à l'essai et entretenus conformément aux normes de construction.

(2) Les accessoires, les joints et les raccords d'un système d'alimentation en combustible doivent être accessibles.

(3) Les éléments d'un système d'alimentation en combustible doivent être étanches aux liquides et aux vapeurs à l'intérieur de la coque conformément aux normes de construction.

(4) À bord d'un bâtiment autre qu'une motomarine, les réservoirs à combustible, les filtres à carburant et les accessoires de conduite de carburant ne peuvent être installés au-dessus d'une source inflammable.

725. (1) Les réservoirs à combustible fixes doivent :

a) être fabriqués et mis à l'essai conformément aux normes de construction ou aux normes et pratiques recommandées qui offrent un niveau de sécurité au moins équivalent à celui des normes de construction;

b) être installés conformément aux normes de construction.

(2) Les réservoirs à combustible fixes doivent être pourvus de dispositifs de remplissage et de ventilation conformément aux normes de construction.

726. Les systèmes d'alimentation en combustible d'un bâtiment doivent porter de façon permanente à un endroit où s'effectue fréquemment l'entretien courant du bâtiment un ou plusieurs avis de sécurité qui indiquent les précautions à prendre en vue de minimiser le risque d'incendie et d'explosion et tout autre danger, y compris les renseignements prévus dans les normes de construction.

727. (1) Les conduites flexibles du système d'alimentation en combustible doivent être marquées ou étiquetées conformément aux normes de construction.

(2) Le point de remplissage doit être marqué, conformément aux normes de construction, pour indiquer le type de combustible.

(3) Les robinets du système d'alimentation en combustible doivent être marqués pour indiquer leur fonction et la signification de chacune de leurs positions.

(4) Les réservoirs à combustible doivent être marqués de façon permanente pour indiquer les renseignements prévus dans les normes de construction.

ELECTRICAL SYSTEMS

Standards

728. (1) The electrical systems on every vessel shall meet the following requirements:

- (a) in the case of an electrical system of less than 50 volts,
 - (i) the requirements of the construction standards, or
 - (ii) the requirements of American Boat and Yacht Council Standards E-10, *Storage Batteries*, and E-11, *AC and DC Electrical Systems on Boats*; and
- (b) in the case of an electrical system of 50 volts or more,
 - (i) the requirements of American Boat and Yacht Council Standard E-11, *AC and DC Electrical Systems on Boats*, or
 - (ii) the requirements of the recommended practices and standards that are appropriate for the system voltage and that provide a level of safety at least equivalent to that provided by Standard E-11.

(2) Every component of the electrical system shall be accessible and shall be marked with the information and specifications set out in the construction standards.

Batteries

729. A battery shall

- (a) be installed and secured in accordance with the construction standards and meet the specifications set out in those standards;
- (b) be accessible; and
- (c) have an automatic means of recharging.

730. The location in which a battery is installed shall be dry, well-ventilated and above bilge water level.

Ignition Protection

731. (1) An electrical component shall be ignition-protected in accordance with

- (a) Society of Automotive Engineers Recommended Practice SAE J1171, *External Ignition Protection of Marine Electrical Devices*; or
- (b) Underwriters' Laboratories, Inc. Standard UL 1500, *Ignition-Protection Test for Marine Products*.

(2) Subsection (1) does not apply if

- (a) the vessel uses diesel fuel as its only fuel source;
- (b) the electrical component is isolated, in accordance with the specifications set out in the construction standards, from fuel sources such as
 - (i) engines and cooking appliances,
 - (ii) valves, connections or other fittings on vent lines, fill lines or distribution lines, and
 - (iii) fuel tanks; or
- (c) the electrical component is located in a compartment where the only source of flammable vapour is from liquified-petroleum-gas or compressed-natural-gas appliances, cylinders, fittings, valves or regulators, and the compartment
 - (i) has, for every cubic metre of net internal volume, at least 0.34 m² of open area exposed to the atmosphere outside the vessel, or
 - (ii) is an accommodation space.

SYSTÈMES ÉLECTRIQUES

Normes

728. (1) À bord d'un bâtiment, les systèmes électriques doivent être conformes aux exigences suivantes :

- a) dans le cas d'un système électrique de moins de 50 volts :
 - (i) soit celles des normes de construction,
 - (ii) soit celles des normes E-10 et E-11 de l'American Boat and Yacht Council, intitulées *Storage Batteries* et *AC and DC Electrical Systems on Boats*;
- b) dans le cas d'un système électrique de 50 volts ou plus :
 - (i) soit celles de la norme E-11 de l'American Boat and Yacht Council, intitulée *AC and DC Electrical Systems on Boats*,
 - (ii) soit celles des normes et pratiques recommandées qui sont appropriées à la tension du système et qui offrent un niveau de sécurité au moins équivalent à celui qu'offre la norme E-11.

(2) Les composantes des systèmes électriques doivent être accessibles et être marquées des renseignements et des spécifications prévus dans les normes de construction.

Batteries

729. Les batteries doivent :

- a) être installées et fixées conformément aux normes de construction et être conformes aux spécifications de celles-ci;
- b) être accessibles;
- c) être pourvues d'un moyen automatique pour les recharger.

730. L'endroit où les batteries sont installées doit être sec, bien ventilé et au-dessus du niveau de l'eau qui peut s'accumuler au fond du bâtiment.

Protection contre l'inflammabilité

731. (1) Les composantes électriques doivent être protégées contre l'inflammabilité conformément à l'un des documents suivants :

- a) la pratique recommandée SAE J1171 de la Society of Automotive Engineers, intitulée *External Ignition Protection of Marine Electrical Devices*;
- b) la norme UL 1500 des Underwriters' Laboratories, Inc., intitulée *Ignition-Protection Test for Marine Products*.

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

- a) le bâtiment utilise du carburant diesel comme seule source de combustible;
- b) la composante électrique est isolée, conformément aux spécifications prévues aux normes de construction, des sources de combustible telles que :
 - (i) les moteurs et les appareils de cuisson,
 - (ii) les soupapes, les raccords ou les autres dispositifs sur les conduites d'évacuation, les conduites de remplissage ou les lignes d'alimentation,
 - (iii) les réservoirs à combustible;
- c) la composante électrique est située dans un compartiment où la seule source de vapeurs inflammables provient d'appareils, de bouteilles, d'accessoires, de robinets ou de régulateurs fonctionnant au gaz de pétrole liquéfié ou au gaz naturel comprimé et qui, selon le cas :
 - (i) pour chaque mètre cube de volume interne net, a une surface ouverte qui est d'au moins 0,34 m² et qui est exposée à l'atmosphère extérieure au bâtiment,
 - (ii) est un local d'habitation.

Emergency Lighting

732. Every vessel, other than a pleasure craft, that is more than 6 m in length shall be provided with emergency lighting installed in accordance with the construction standards to allow passengers and crew to exit from any area of the vessel in case of an emergency.

MACHINERY SYSTEMS

Exhaust Systems

733. Every exhaust system on a vessel equipped with an in-board or stern-drive engine or a permanently installed auxiliary engine shall prevent the leakage of exhaust gases and meet the requirements of the construction standards.

Auxiliary Machinery

734. Sections 735 to 739 apply in respect of a vessel, other than a pleasure craft, that is more than 6 m in length.

735. (1) Every machinery system on a vessel shall meet the requirements of the construction standards.

(2) Guards shall be installed on a vessel to protect persons from injury where persons may come into contact with moving parts of machinery systems on the vessel.

(3) Every operating position on a vessel shall be fitted with the instruments and controls set out in the construction standards.

736. (1) A watertight compartment on a vessel shall be fitted with a means of pumping or access for bailing when the vessel is in the operating condition, unless the vessel cannot retain a sufficient quantity of water to make it capsize or the compartment is sealed and is not readily accessible.

(2) If a bilge space on a vessel is not easily visible from the operating position, the space shall, in accordance with the construction standards, be fitted with

- (a) an automatic high bilge-water alarm; and
- (b) a bilge pumping system or, in the case of a vessel that is not more than 12 m in length, a permanently installed automatic bilge pump that is connected to an indicator showing when the pump is running and to an overriding manual switch, both of which are to be located at the operating position.

(3) An automatic bilge pump or a bilge pumping system shall have a minimum capacity of 0.91 L/s.

737. (1) A vessel shall be fitted with a safe and reliable main steering gear that is operable from the operating position and capable of manoeuvring the vessel under normal operating conditions.

(2) The steering gear shall be protected from obstructions, excessive heat and mechanical wear.

(3) A vessel shall be fitted with a means of emergency steering in accordance with the construction standards if

- (a) the vessel operates in remote areas or areas where help is not readily available; or
- (b) the steering gear is fitted with a remote control.

Éclairage d'urgence

732. Tout bâtiment, autre qu'une embarcation de plaisance, de plus de 6 m de longueur doit être pourvu d'un éclairage d'urgence installé conformément aux normes de construction pour permettre aux passagers et à l'équipage de sortir de toute partie du bâtiment en cas d'urgence.

SYSTÈMES MÉCANIQUES

Systèmes d'échappement

733. Les systèmes d'échappement d'un bâtiment équipé de moteurs à bord ou semi hors-bord, ou de moteurs auxiliaires fixés à demeure, doivent prévenir les fuites de gaz d'échappement et être conformes aux normes de construction.

Machineries auxiliaires

734. Les articles 735 à 739 s'appliquent à l'égard de bâtiment, autre qu'une embarcation de plaisance, de plus de 6 m de longueur.

735. (1) Les systèmes mécaniques à bord d'un bâtiment doivent être conformes aux exigences des normes de construction.

(2) À bord d'un bâtiment, des gardes de protection doivent être installés pour empêcher les personnes de se blesser aux endroits où elles peuvent être en contact avec des pièces mobiles des systèmes mécaniques du bâtiment.

(3) À bord d'un bâtiment, les postes de commande doivent être dotés des instruments et des commandes figurant dans les normes de construction.

736. (1) Les compartiments étanches à l'eau sur un bâtiment doivent être dotés de moyens de pompage ou d'accès pour l'éco-pavage dans toute condition d'utilisation, sauf s'il ne peut retenir suffisamment d'eau pour chavirer ou si les compartiments sont scellés et ne sont pas facilement accessibles.

(2) Si le fond de la cale n'est pas bien visible du poste de commande, la cale d'un bâtiment doit, conformément aux normes de construction, être pourvue :

- a) d'une alarme automatique de niveau d'eau de fond de cale élevé;
- b) d'une installation de pompage de cale ou, dans le cas d'un bâtiment de 12 m ou moins de longueur, d'une pompe de cale automatique fixée à demeure et reliée à un indicateur de fonctionnement et à un interrupteur de dérogation manuel qui sont situés au poste de commande.

(3) L'installation de pompage de cale ou les pompes de cale automatiques doivent être d'une capacité d'au moins 0,91 L/s chacune.

737. (1) Tout bâtiment doit être pourvu d'un appareil à gouverner principal sûr et fiable qui peut être actionné depuis le poste de commande et qui permet de manoeuvrer le bâtiment dans des conditions d'utilisation normales.

(2) L'appareil à gouverner doit être protégé contre les obstructions, la chaleur excessive et l'usure mécanique.

(3) Tout bâtiment doit être pourvu d'un moyen de gouverner d'urgence conformément aux normes de construction, dans les cas suivants :

- a) le bâtiment navigue dans des zones éloignées ou dans des zones où il est difficile d'obtenir de l'aide;
- b) l'appareil à gouverner est muni d'une commande à distance.

(4) A means of emergency steering is not required if the vessel is fitted with a rudder and a hand tiller as the main steering arrangement.

738. A person installing a combustion engine for propulsion or auxiliary purposes on a vessel shall ensure that the engine is designed for marine use.

739. The materials and dimensions of shafting and propellers shall be determined in accordance with the manufacturer's specifications or with the recommended practices and standards.

FIRE SAFETY

740. A vessel, other than a pleasure craft, that is more than 6 m in length shall be fitted, in accordance with the construction standards, with

- (a) a fire alarm panel;
- (b) a dual action rate-of-rise and fixed temperature detector in each engine space; and
- (c) a fire detector in each accommodation and service space, except in low-risk spaces such as washrooms and void spaces.

741. (1) Every vessel, other than a pleasure craft, that is more than 6 m in length and that has an enclosed engine space shall

- (a) be fitted with a fixed fire extinguishing system having a sufficient quantity of fire extinguishing agent for the protection of the space in accordance with the construction standards; or
- (b) have provision for discharging a portable fire extinguisher that meets the requirements of section 413 or 512 directly into the engine space without the need to open the primary access to that space.

(2) A gas other than carbon dioxide that is used as a fire extinguishing agent shall provide protection at least equivalent to that provided by carbon dioxide.

(3) A fixed fire extinguishing system shall be certified for marine use by a product certification body or a classification society and installed in accordance with the manufacturer's instructions.

742. (1) A vessel, other than a pleasure craft, that is more than 6 m in length shall be provided with a minimum of two means of escape in each accommodation, service and engine space, in accordance with the construction standards.

- (2) Only one means of escape is required if
 - (a) the space is not normally occupied;
 - (b) the dimensions of the space do not permit more than one means of escape; or
 - (c) the deck area is not more than 28 m².

PART 8

COMPLIANCE NOTICES

APPLICATION

800. (1) This Part applies in respect of a vessel that is propelled or designed to be propelled by an engine and that is constructed, manufactured or rebuilt in, or imported into, Canada in order to be sold or operated in Canada.

(4) Le dispositif de gouverne d'urgence n'est pas exigé si le bâtiment est doté d'un dispositif de gouverne principal qui consiste en un gouvernail et une barre franche manuelle.

738. Toute personne qui installe à bord d'un bâtiment un moteur à combustion pour la propulsion ou des fins auxiliaires veille à ce que celui-ci soit conçu pour usage maritime.

739. Les matériaux et les dimensions des lignes d'arbres et des hélices doivent être déterminés conformément aux spécifications du fabricant de ceux-ci ou aux normes et pratiques recommandées.

SÉCURITÉ INCENDIE

740. Tout bâtiment, autre qu'une embarcation de plaisance, de plus de 6 m de longueur doit être doté, conformément aux normes de construction, de l'équipement suivant :

- a) un panneau d'alarme d'incendie;
- b) un détecteur de température à action double, à gradient et à seuil fixe, dans chaque compartiment moteur;
- c) un détecteur d'incendie placé dans chaque local d'habitation et chaque local de service, sauf les locaux à faible risque tels que les toilettes et les espaces morts.

741. (1) Tout bâtiment, autre qu'une embarcation de plaisance, de plus de 6 m de longueur ayant un compartiment moteur fermé doit être pourvu, selon le cas :

- a) d'un système fixe d'extinction d'incendie ayant une quantité suffisante d'agent extincteur pour couvrir l'espace conformément aux normes de construction;
- b) d'un moyen pour décharger, directement dans le compartiment moteur, l'extincteur portable qui est conforme à l'article 413 ou 512, sans qu'il soit nécessaire d'ouvrir l'accès principal de ce compartiment.

(2) Tout gaz, autre que le dioxyde de carbone, qui est utilisé comme agent extincteur doit offrir une protection au moins équivalente à celle du dioxyde de carbone.

(3) Les systèmes d'extinction d'incendie fixes doivent être certifiés pour usage maritime par un organisme de certification de produits ou par une société de classification et installés conformément aux instructions du fabricant.

742. (1) Tout bâtiment, autre qu'une embarcation de plaisance, de plus de 6 m de longueur doit, conformément aux normes de construction, avoir au moins deux moyens d'évacuation dans chaque local d'habitation, local de service et compartiment moteur.

- (2) Un seul moyen d'évacuation est exigé dans les cas suivants :
 - a) les locaux ou les compartiments ne sont pas normalement occupés;
 - b) les dimensions de ceux-ci ne permettent pas d'y prévoir plus d'un moyen;
 - c) l'aire de surface du pont ne dépasse pas 28 m².

PARTIE 8

AVIS DE CONFORMITÉ

APPLICATION

800. (1) La présente partie s'applique à l'égard des bâtiments qui sont propulsés par un moteur ou conçus pour l'être et qui sont construits, fabriqués, reconstruits ou importés au Canada pour y être vendus ou utilisés.

- (2) This Part does not apply in respect of
- (a) a vessel that is registered in another country as having the right to fly the flag of that country;
 - (b) a vessel that is principally maintained and operated in another country and that is not licensed or registered in Canada;
 - (c) a pleasure craft that is more than 24 m in length;
 - (d) a tug; or
 - (e) a high-powered, low-volume vessel that is used exclusively for racing.

BUILDER, MANUFACTURER, REBUILDER AND IMPORTER

Compliance Notice

801. (1) The builder, manufacturer, rebuilder or importer of a vessel shall ensure that, before the initial transfer of ownership of the vessel to the reseller or end user, the vessel is fitted with a compliance notice permanently attached to the inside of the vessel, in a conspicuous location plainly visible from the operating position.

- (2) Subsection (1) does not apply in respect of a vessel
- (a) that is constructed, rebuilt or imported by an individual for their personal use; or
 - (b) that meets the following criteria:
 - (i) it is of open construction,
 - (ii) it is not mass-produced,
 - (iii) it is not propelled by an inboard engine or stern-drive, and
 - (iv) it has been constructed following traditional methods that have proven to be effective and reliable over time using wood or other traditional materials or, in the case of a canoe, using glass-reinforced plastic.

(3) In the case of a personal watercraft that is constructed, manufactured or rebuilt in accordance with ISO 13590, the builder, manufacturer, rebuilder or importer shall ensure that the vessel is fitted not only with a compliance notice, but also with the builder's plate set out in that standard.

- (4) In the case of a vessel that has been the subject of an initial transfer of ownership,
- (a) if the vessel has not been fitted with a compliance notice, the builder, manufacturer, rebuilder or importer shall provide the owner with a compliance notice; or
 - (b) if the vessel has been fitted with a compliance notice that is inaccurate, the builder, manufacturer, rebuilder or importer shall first inform the Minister and then provide the owner with an accurate compliance notice.

(5) Subsection (4) does not apply in respect of a pleasure craft that has been the subject of an initial transfer of ownership before the day on which these Regulations come into force.

- (6) A compliance notice shall
- (a) be in English and French;
 - (b) contain the information set out in section 802;
 - (c) be in the format set out in the examples provided in the construction standards;
 - (d) be in the form of a plate or label;

(2) La présente partie ne s'applique pas à l'égard des bâtiments suivants :

- a) les bâtiments qui sont immatriculés dans un autre pays comme étant autorisés à battre le pavillon de ce pays;
- b) les bâtiments qui sont principalement entretenus et utilisés dans un autre pays et qui n'ont fait l'objet ni d'un permis ni d'une immatriculation au Canada;
- c) les embarcations de plaisance de plus de 24 m de longueur;
- d) les remorqueurs;
- e) les bâtiments de faible volume qui sont propulsés par un moteur de grande puissance et qui sont utilisés exclusivement pour des courses.

CONSTRUCTEUR, FABRICANT, RECONSTRUCTEUR ET IMPORTATEUR

Avis de conformité

801. (1) Le constructeur, le fabricant, le reconstruteur ou l'importateur d'un bâtiment veille à ce que, avant le transfert initial du droit de propriété du bâtiment à l'utilisateur final ou à un revendeur, celui-ci porte un avis de conformité fixé en permanence à l'intérieur, à un endroit bien en vue et clairement visible du poste de commande.

- (2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas à l'égard d'un bâtiment qui, selon le cas :
- a) est construit, reconstruit ou importé par un individu pour son utilisation personnelle;
 - b) répond à tous les critères suivants :
 - (i) il est non ponté,
 - (ii) il n'est pas produit en série,
 - (iii) il n'est pas propulsé par un moteur en-bord ou semi-hors-bord,
 - (iv) il a été construit selon des méthodes traditionnelles, avec du bois ou d'autres matériaux traditionnels, lesquelles se sont révélées être efficaces et fiables au fil des ans, ou, s'il s'agit d'un canot, il a été construit avec un composite verre-résine.

(3) Dans le cas d'une motomarine qui est construite, fabriquée ou reconstruite conformément à l'ISO 13590, son constructeur, fabricant, reconstruteur ou importateur veille à ce qu'elle porte, en plus d'un avis de conformité, la plaque constructeur visée par cette norme.

- (4) Dans le cas d'un bâtiment qui a fait l'objet d'un transfert initial du droit de propriété :
- a) si celui-ci ne porte pas d'avis de conformité, son constructeur, fabricant, reconstruteur ou importateur en fournit un au propriétaire;
 - b) si celui-ci porte un avis de conformité inexact, son constructeur, fabricant, reconstruteur ou importateur en avise d'abord le ministre et en fournit au propriétaire un qui est exact.

(5) Le paragraphe (4) ne s'applique pas à l'égard d'une embarcation de plaisance qui a fait l'objet d'un transfert initial du droit de propriété avant l'entrée en vigueur du présent règlement.

- (6) L'avis de conformité doit :
- a) être en français et en anglais;
 - b) contenir les renseignements prévus à l'article 802;
 - c) être conforme au format des exemples figurant dans les normes de construction;
 - d) prendre la forme d'une plaque ou d'une étiquette;

(e) be capable of withstanding — without loss of legibility — wear, environmental conditions (including salt water spray), and hydrocarbons and all other chemicals to which the vessel may be exposed during normal operation and maintenance; and
 (f) be made in such a manner that any attempt to remove it or to alter its content will result in the destruction of the notice or in a clearly visible sign of the attempt to remove or alter it.

(7) Subsections (1) to (5) do not apply in respect of a vessel, other than a pleasure craft, whose date of construction, manufacture, rebuilding or importation is on or before the day on which these Regulations come into force or within one year after that day.

802. (1) A compliance notice shall contain at least the following information:

- (a) the model of the vessel;
- (b) the name of the builder, manufacturer, rebuilder or importer and the manufacturer's identification code;
- (c) in the case of a vessel that is not more than 6 m in length, a statement declaring that the vessel met the construction requirements as they read on the date of construction, manufacture, rebuilding or importation of the vessel;
- (d) in the case of a vessel that is more than 6 m in length, a statement declaring that the vessel met the construction requirements for pleasure craft as they read on the date of construction, manufacture, rebuilding or importation of the vessel;
- (e) in the case of a vessel that is more than 6 m in length and that meets the construction requirements for a vessel other than a pleasure craft, instead of the statement set out in paragraph (d), a statement declaring that the vessel met the construction requirements for vessels other than pleasure craft as they read on the date of construction, manufacture, rebuilding or importation of the vessel;
- (f) the design limitations of the vessel;
- (g) in the case of a vessel that is not more than 6 m in length, other than a personal watercraft that is constructed, manufactured or rebuilt in accordance with ISO 13590, the following recommended maximum safe limits and the circumstances in which the recommendations do not apply:

- (i) the maximum gross load capacity for the vessel and the details of the capacity that are set out in the construction standards,
- (ii) the maximum number of persons that the vessel may carry, and
- (iii) if the vessel is designed to be fitted with an outboard engine, the recommended maximum power of the engine.

(2) The recommended maximum safe limits shall be calculated in accordance with the applicable methods set out in the construction standards. However, alternative methods may be used to calculate the volume of the hull of the vessel if

- (a) the alternative methods are more accurate; or
- (b) the alternative methods are more suited to the vessel, owing to its unique nature, and the methods set out in the construction standards would result in unsafe or unsuitable recommended maximum safe limits for the vessel.

Declaration of Conformity

803. (1) The builder, manufacturer, rebuilder or importer of a vessel shall prepare a declaration of conformity that

- (a) is submitted in the form established by the Minister;

e) pouvoir résister — sans perte de lisibilité — à l'usure, aux conditions environnementales, y compris les embruns d'eau salée, et aux hydrocarbures et à toutes autres substances chimiques auxquelles le bâtiment peut être exposé durant son utilisation ou son entretien normal;

f) être fabriqué de façon que toute tentative de l'enlever ou d'en modifier le contenu entraîne sa destruction ou laisse des traces clairement visibles.

(7) Les paragraphes (1) à (5) ne s'appliquent pas à l'égard d'un bâtiment, autre qu'une embarcation de plaisance, dont la date de construction, de fabrication, de reconstruction ou d'importation, est celle de l'entrée en vigueur du présent règlement ou avant celle-ci ou dans l'année qui suit celle-ci.

802. (1) L'avis de conformité contient, à tout le moins, les renseignements suivants :

- a) le modèle du bâtiment;
- b) le nom du constructeur, du fabricant, du reconstruteur ou de l'importateur et le code d'identification du fabricant;
- c) dans le cas d'un bâtiment d'au plus 6 m de longueur, une déclaration attestant qu'il était conforme aux exigences de construction, dans leur version à la date de construction, de fabrication, de reconstruction ou d'importation;
- d) dans le cas d'un bâtiment de plus de 6 m de longueur, une déclaration attestant qu'il était conforme aux exigences de construction relatives aux embarcations de plaisance, dans leur version à la date de construction, de fabrication, de reconstruction ou d'importation;
- e) dans le cas d'un bâtiment de plus de 6 m de longueur qui est conforme aux exigences de construction d'un bâtiment autre qu'une embarcation de plaisance, au lieu de la déclaration prévue à l'alinéa d), une déclaration attestant qu'il était conforme aux exigences de construction relatives aux bâtiments autres que les embarcations de plaisance, dans leur version à la date de construction, de fabrication, de reconstruction ou d'importation;
- f) les limites de conception du bâtiment;
- g) dans le cas d'un bâtiment d'au plus 6 m de longueur, autre qu'une motomarine qui est construite, fabriquée ou reconstruite conformément à l'ISO 13590, les limites maximales de sécurité recommandées ci-après et les circonstances où elles ne s'appliquent pas :

- (i) la charge brute maximale pour le bâtiment et les détails de celle-ci conformément aux normes de construction,
- (ii) le nombre maximal de personnes qu'il peut transporter,
- (iii) s'il est conçu pour être équipé d'un moteur hors-bord, la puissance maximale de celui-ci.

(2) Les limites maximales de sécurité recommandées doivent être calculées selon les méthodes applicables prévues dans les normes de construction. Toutefois, d'autres méthodes peuvent être utilisées pour calculer le volume de la coque du bâtiment dans les cas suivants :

- a) les autres méthodes sont plus précises;
- b) elles conviennent davantage au bâtiment en raison de sa nature unique et l'utilisation des méthodes prévues dans les normes de construction entraînerait des limites maximales de sécurité recommandées dangereuses ou non convenables pour le bâtiment.

Déclaration de conformité

803. (1) Le constructeur, le fabricant, le reconstruteur ou l'importateur d'un bâtiment établit une déclaration de conformité qui, à la fois :

(b) contains the principal dimensions and specifications of the vessel, the details of the vessel's compliance with the construction requirements and the information appearing in the compliance notice;

(c) is signed by the person who prepares the declaration, if that person is a Canadian resident, or, in any other case, by a representative of that person who is a Canadian resident; and

(d) is witnessed by a person authorized to administer oaths under the laws of Canada or a province.

(2) The person who prepares the declaration of conformity shall provide the reseller or end user with a copy of it at the time of the initial transfer of ownership of the vessel and to the Minister at or before that time.

(3) In the case of a series of vessels of a single model, the builder, manufacturer, rebuilder or importer shall, not later than March 31 in a calendar year, provide the Minister with, in place of a declaration of conformity for each vessel, a single declaration of conformity for each model of vessel and a report indicating the number of vessels of that model constructed, manufactured, rebuilt or imported during the previous calendar year.

(4) The reseller of a vessel shall provide the declaration of conformity to another reseller at the time of the transfer of ownership of the vessel or to the end user at the time of the initial transfer of ownership of the vessel.

Records

804. (1) Before attaching a compliance notice to a vessel, the builder, manufacturer, rebuilder or importer of the vessel shall establish, in respect of the vessel or model of vessel, the following records:

(a) the technical documentation or information used — including the tests or calculations performed — to ensure compliance with the construction requirements; and

(b) a copy of the declaration of conformity.

(2) The builder, manufacturer, rebuilder or importer of the vessel shall keep the records for a period of seven years after the day on which they are established and shall, on request, provide the records to any person or organization authorized under the Act to carry out inspections.

OWNER OF A VESSEL OTHER THAN A PLEASURE CRAFT

Compliance Notice — Required

805. (1) Before operating or permitting another person to operate a vessel, other than a pleasure craft, that is not more than 6 m in length, the owner of the vessel shall ensure that the vessel is fitted with a compliance notice attesting that the vessel is in conformity with the construction requirements and that the notice is permanently attached in a conspicuous location plainly visible from the operating position.

(2) Before operating or permitting another person to operate a vessel, other than a pleasure craft, that is more than 6 m in length, the owner of the vessel shall ensure that the vessel is fitted with a compliance notice attesting that the vessel is in conformity with the construction requirements for vessels other than pleasure craft, and that the notice is permanently attached in a conspicuous location plainly visible from the operating position.

a) est présentée en la forme établie par le ministre;

b) contient les dimensions et spécifications principales du bâtiment, les détails de la conformité de celui-ci avec les exigences de construction et les renseignements qui figurent sur l'avis de conformité;

c) est signée par celui qui l'a établie, s'il s'agit d'un résident canadien, ou, dans les autres cas, par son représentant qui est un résident canadien;

d) est signée par un témoin qui est une personne autorisée à faire prêter serment en vertu des lois du Canada ou d'une province.

(2) Il fournit une copie de la déclaration de conformité à l'utilisateur final ou au revendeur au moment du transfert initial du droit de propriété du bâtiment et au ministre au même moment ou avant celui-ci.

(3) Dans le cas d'une série de bâtiments construits, selon un modèle unique, au lieu d'une déclaration de conformité pour chaque bâtiment, il fournit au ministre, au plus tard le 31 mars d'une année civile, une seule déclaration de conformité pour chaque modèle de bâtiment et un rapport indiquant le nombre de bâtiments construits, fabriqués, reconstruits ou importés selon ce modèle au cours de l'année civile précédente.

(4) Le revendeur du bâtiment fournit la déclaration de conformité à un autre revendeur au moment du transfert du droit de propriété du bâtiment ou à l'utilisateur final au moment du transfert initial du droit de propriété du bâtiment.

Dossiers

804. (1) Avant de fixer un avis de conformité sur un bâtiment, son constructeur, fabricant, reconstruteur ou importateur établit pour ce bâtiment ou ce modèle de bâtiment les dossiers suivants :

a) les documents ou renseignements techniques, y compris les essais ou les calculs effectués, qui ont été utilisés pour répondre aux exigences de construction;

b) une copie de la déclaration de conformité.

(2) Il les conserve pendant une période de sept ans suivant la date à laquelle ils sont établis et les fournit, sur demande, à toute personne ou organisation autorisée à effectuer des inspections en vertu de la Loi.

PROPRIÉTAIRE D'UN BÂTIMENT AUTRE QU'UNE EMBARCATION DE PLAISANCE

Avis de conformité — exigé

805. (1) Avant d'utiliser un bâtiment, autre qu'une embarcation de plaisance, d'au plus 6 m de longueur ou de permettre qu'il soit utilisé, son propriétaire veille à ce que celui-ci porte un avis de conformité qui est fixé en permanence à un endroit bien en vue et clairement visible du poste de commande et qui atteste qu'il est conforme aux exigences de construction.

(2) Avant d'utiliser un bâtiment, autre qu'une embarcation de plaisance, de plus de 6 m de longueur ou de permettre qu'il soit utilisé, son propriétaire veille à ce que celui-ci porte un avis de conformité qui est fixé en permanence à un endroit bien en vue et clairement visible de la barre et qui atteste qu'il est conforme aux exigences de construction relatives aux bâtiments autres que les embarcations de plaisance.

(3) If a vessel other than a pleasure craft was not fitted with a compliance notice at the time of the initial transfer of ownership, the owner of the vessel shall request a compliance notice from the builder, manufacturer, rebuilders or importer of the vessel.

806. (1) Before operating or permitting another person to operate a vessel, other than a pleasure craft, that is not more than 6 m in length and that has undergone a change of use, the owner of the vessel shall ensure that the vessel is fitted with a compliance notice attesting that the vessel is in conformity with the construction requirements that existed on the date of the change of use and that the notice is permanently attached in a conspicuous location plainly visible from the operating position.

(2) Before operating or permitting another person to operate a vessel, other than a pleasure craft, that is more than 6 m in length and that has undergone a change of use, the owner of the vessel shall ensure that the vessel is fitted with a compliance notice attesting that the vessel is in conformity with the construction requirements for a vessel, other than a pleasure craft, that existed on the date of the change of use and that the notice is permanently attached in a conspicuous location plainly visible from the operating position.

Compliance Notice — Not Required

807. A compliance notice is not required for a vessel other than a pleasure craft in the following cases:

- (a) the vessel's construction or reconstruction started, or its importation or change of use occurred, within one year after the day on which these Regulations came into force;
- (b) the vessel's construction or reconstruction started, or its importation or change of use occurred, more than one year after the day on which these Regulations came into force, and
 - (i) the owner of the vessel has made reasonable efforts to obtain a compliance notice but has been unable to obtain one because of circumstances beyond the owner's control, and the document referred to in subparagraph (iii) is carried on board,
 - (ii) the builder, manufacturer, rebuilders or importer of the vessel has informed the owner that the compliance notice has been prepared but the owner has not yet received it, or
 - (iii) the vessel was inspected by a person or an organization authorized under the Act to carry out inspections, or the owner of the vessel is participating in a compliance program authorized by the Minister in respect of that vessel, and documents indicating that the vessel was inspected or that the owner is participating in the program are carried on board.

OBTAINING A COMPLIANCE NOTICE — TEMPORARY PROCEDURE (ONE YEAR)

Application

808. (1) For a period of one year beginning on the day on which these Regulations come into force, the builder, manufacturer, rebuilders or importer of a vessel may obtain a compliance notice by submitting an application in writing to the Minister in the form established by the Minister.

(2) In the case of a vessel that is not more than 6 m in length, other than a personal watercraft that is constructed, manufactured or rebuilt in accordance with ISO 13590, the application shall

(3) Il incombe au propriétaire d'un bâtiment, autre qu'une embarcation de plaisance, qui ne porte pas d'avis de conformité au moment du transfert initial du droit de propriété d'en demander un au constructeur, au fabricant, au reconstruteur ou à l'importateur du bâtiment.

806. (1) Avant d'utiliser un bâtiment, autre qu'une embarcation de plaisance, d'au plus 6 m de longueur qui a fait l'objet d'un changement d'utilisation ou de permettre qu'il soit utilisé, son propriétaire veille à ce que celui-ci porte un avis de conformité qui est fixé en permanence à un endroit bien en vue et clairement visible du poste de commande et qui atteste qu'il est conforme aux exigences de construction en vigueur à la date du changement d'utilisation.

(2) Avant d'utiliser un bâtiment, autre qu'une embarcation de plaisance, de plus de 6 m de longueur qui a fait l'objet d'un changement d'utilisation ou de permettre qu'il soit utilisé, son propriétaire veille à ce que celui-ci porte un avis de conformité qui est fixé en permanence à un endroit bien en vue et clairement visible de la barre et qui atteste qu'il est conforme aux exigences de construction relatives aux bâtiments autres que les embarcations de plaisance en vigueur à la date du changement d'utilisation.

Avis de conformité — non exigé

807. L'avis de conformité n'est pas exigé pour un bâtiment autre qu'une embarcation de plaisance, dans les cas suivants :

- a) sa construction ou sa reconstruction a commencé, ou son importation ou son changement d'utilisation a eu lieu, dans l'année suivant la date d'entrée en vigueur du présent règlement;
- b) sa construction ou sa reconstruction a commencé, ou son importation ou son changement d'utilisation a eu lieu, plus d'un an après la date d'entrée en vigueur du présent règlement et, selon le cas :
 - (i) son propriétaire a fait des efforts raisonnables pour obtenir un avis de conformité, mais n'a pu l'obtenir en raison de circonstances indépendantes de sa volonté, et le document visé au sous-alinéa (iii) est à bord,
 - (ii) son constructeur, fabricant, reconstruteur ou importateur a informé le propriétaire que l'avis de conformité a été établi mais ce dernier ne l'a pas encore reçu,
 - (iii) le bâtiment a été inspecté par une personne ou organisation autorisée à effectuer des inspections en vertu de la Loi, ou le propriétaire du bâtiment participe à un programme de conformité autorisé par le ministre relativement à ce bâtiment, et un document indiquant qu'il a été inspecté ou que le propriétaire participe dans le programme est à bord.

OBTENTION D'UN AVIS DE CONFORMITÉ — MARCHÉ À SUIVRE TEMPORAIRE D'UN AN

Demande

808. (1) Pour une période d'un an à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement, le constructeur, le fabricant, le reconstruteur ou l'importateur d'un bâtiment peut obtenir un avis de conformité en présentant par écrit, au ministre, une demande en la forme établie par celui-ci.

(2) Dans le cas d'un bâtiment d'au plus 6 m de longueur, autre qu'une motomarine construite, fabriquée ou reconstruite conformément à l'ISO 13590, la demande comporte, selon les normes

contain, in accordance with the construction standards, the information that is necessary to enable the Minister to calculate the recommended maximum safe limits for that vessel.

Issuance

809. If the information provided with an application for a compliance notice is accurate, the Minister shall issue a compliance notice.

PROHIBITIONS

810. No person shall

- (a) remove or alter a compliance notice or the builder's plate on a personal watercraft except in accordance with section 811;
- (b) deface a compliance notice;
- (c) attach to a vessel any form of notice, plate or label indicating that the vessel meets the construction requirements, except in accordance with this Part;
- (d) attach to a vessel a compliance notice that contains information that is untrue;
- (e) submit an application required under this Part that contains information that is untrue; or
- (f) establish a document or record required under this Part that contains information that is untrue.

REPLACEMENT OF COMPLIANCE NOTICE

811. (1) A person may remove the compliance notice in order to attach a new compliance notice provided by the builder, manufacturer, rebuilder or importer correcting the information contained on a compliance notice.

(2) The owner of a vessel may, on informing the Minister, remove a compliance notice if the notice becomes illegible, or if its removal is necessary in order to conduct repairs, and replace it with a new one reproducing the same information. The owner shall retain the original compliance notice, or photographs or documents containing the information that appeared on the notice.

812. A person who obtains a new compliance notice for a vessel shall

- (a) if the vessel has been fitted with a compliance notice in the form of a label, attach the new compliance notice over the existing compliance notice; or
- (b) if the vessel has been fitted with a compliance notice in the form of a plate, remove and retain the plate before attaching the new compliance notice.

PART 9

HULL SERIAL NUMBERS

900. (1) This Part applies in respect of a vessel that is constructed, manufactured, rebuilt or imported in order to be sold or operated in Canada.

(2) Section 902 applies in respect of all vessels in Canada.

(3) This Part, except section 902, does not apply in respect of

- (a) a vessel that is registered in another country as having the right to fly the flag of that country;
- (b) a vessel that is registered under the Act, other than a vessel registered in the small vessel register;
- (c) a vessel that is not licensed or registered under the Act and that is principally maintained and operated in another country;

de construction, les renseignements nécessaires pour permettre au ministre de calculer les limites maximales de sécurité recommandées pour ce bâtiment.

Délivrance

809. Si les renseignements fournis avec la demande d'avis de conformité sont exacts, le ministre en délivre un.

INTERDICTIONS

810. Il est interdit :

- a) d'enlever ou de modifier, sur une motomarine, un avis de conformité ou la plaque du constructeur, sauf en conformité avec l'article 811;
- b) de détériorer un avis de conformité;
- c) de fixer sur un bâtiment, sauf en conformité avec la présente partie, toute forme d'avis, de plaque ou d'étiquette indiquant que celui-ci est conforme aux exigences de construction;
- d) de fixer sur un bâtiment un avis de conformité qui contient de faux renseignements;
- e) de présenter une demande qui est exigée par la présente partie et qui contient de faux renseignements;
- f) d'établir tout document ou dossier qui est exigé par la présente partie et qui contient de faux renseignements.

REPLACEMENT D'UN AVIS DE CONFORMITÉ

811. (1) Toute personne peut enlever un avis de conformité afin de fixer le nouvel avis de conformité qui est fourni par le constructeur, le fabricant, le reconstruteur ou l'importateur et qui corrige les renseignements contenus dans un avis de conformité.

(2) Le propriétaire d'un bâtiment qui en avise le ministre peut enlever un avis de conformité s'il est devenu illisible ou s'il est nécessaire de l'enlever pour effectuer des réparations et le remplacer par un nouveau reproduisant les mêmes renseignements. Il conserve l'avis original, ou des photos ou documents contenant les renseignements qui figuraient sur cet avis.

812. Toute personne qui obtient un nouvel avis de conformité pour un bâtiment doit :

- a) si celui-ci porte un avis de conformité sous forme d'étiquette, fixer le nouvel avis de conformité sur l'avis de conformité existant;
- b) si celui-ci porte un avis de conformité sous forme de plaque, enlever et conserver la plaque avant de fixer le nouvel avis de conformité.

PARTIE 9

NUMÉROS DE SÉRIE DE LA COQUE

900. (1) La présente partie s'applique à l'égard des bâtiments qui sont construits, fabriqués, reconstruits ou importés au Canada pour y être vendus ou utilisés.

(2) L'article 902 s'applique à l'égard de tous les bâtiments au Canada.

(3) La présente partie, sauf l'article 902, ne s'applique pas à l'égard :

- a) d'un bâtiment qui est immatriculé dans un autre pays comme étant autorisé à battre le pavillon de ce pays;
- b) d'un bâtiment qui est immatriculé en vertu de la Loi, sauf s'il s'agit d'un bâtiment inscrit dans la partie du registre sur les petits bâtiments;

(d) a tug; or

(e) a floating object that is less than 2 m in length and that is not designed to be propelled by an engine.

(4) Section 903 does not apply in respect of a vessel, other than a pleasure craft, whose date of construction, manufacture, rebuilding or importation is on or before the day on which these Regulations come into force or within one year after that day.

901. A person who operates or permits another person to operate a vessel shall ensure that the vessel is marked with a hull serial number in accordance with the requirements of this Part.

902. (1) No person shall alter, deface or remove a hull serial number.

(2) The builder, manufacturer or rebuilder of a vessel may alter a hull serial number in order to correct any error or omission that may have occurred when the number was first marked on the hull of the vessel.

(3) The owner of a vessel may alter or remove a hull serial number if the number becomes illegible.

(4) A hull serial number may be temporarily removed from a vessel if it is necessary to do so in order to repair or rebuild the vessel and if the number is replaced before the vessel is operated.

(5) A hull serial number may be removed by a rebuilder if it is replaced with a new hull serial number.

903. (1) The builder, manufacturer, rebuilder or importer of a vessel shall obtain a manufacturer's identification code from the Minister.

(2) The builder, manufacturer or rebuilder of a vessel shall permanently mark a hull serial number on the hull of the vessel before its first sale to a reseller or an end user.

(3) The importer of a vessel shall ensure that a hull serial number is permanently marked on the hull of the vessel before its first sale to a reseller or an end user.

(4) The builder, manufacturer or rebuilder of a vessel shall permanently mark the hull serial number, or the importer of the vessel shall ensure that the hull serial number is permanently marked, on the hull or a hull member in a second location that is an accessible and unexposed location on the interior of the vessel or beneath a fitting or an item of hardware.

(5) The builder, manufacturer, rebuilder or importer of a vessel shall keep a record of the second location of the hull serial number and shall, on request, provide the information to any person or organization authorized under the Act to carry out inspections.

(6) If a vessel is imported from a country with which Canada does not have an agreement regarding the sharing of information respecting a manufacturer's identification code, the importer shall ensure that the country's alpha-2 code published by the Maintenance Agency for ISO 3166 is added to the hull serial number.

(7) A person who is engaged in the business of assembling kit vessels that have a hull serial number shall, before the initial transfer of ownership of the vessel to a reseller or an end user, add a suffix provided by the Minister to the hull serial number in a manner specified by the Minister.

c) d'un bâtiment qui n'a fait l'objet ni d'un permis ni d'une immatriculation en vertu de la Loi et est principalement entre-tenu et utilisé dans un autre pays;

d) d'un remorqueur;

e) d'un objet flottant de moins de 2 m de longueur qui n'est pas conçu pour être propulsé par un moteur.

(4) L'article 903 ne s'applique pas à l'égard d'un bâtiment, autre qu'une embarcation de plaisance, dont la date de construction, de fabrication, de reconstruction ou d'importation, est celle de l'entrée en vigueur du présent règlement ou avant celle-ci ou dans l'année qui suit celle-ci.

901. Toute personne qui utilise un bâtiment ou en permet l'utilisation veille à ce que celui-ci soit marqué d'un numéro de série de la coque conformément aux exigences de la présente partie.

902. (1) Il est interdit de modifier, de détériorer ou d'enlever le numéro de série de la coque.

(2) Le constructeur, le fabricant ou le reconstruteur d'un bâtiment peut modifier le numéro de série de la coque pour corriger toute erreur ou omission qui a pu survenir lorsque le numéro a été marqué pour la première fois sur la coque du bâtiment.

(3) Le propriétaire d'un bâtiment peut modifier ou enlever le numéro de série de la coque s'il est devenu illisible.

(4) Le numéro de série de la coque peut être enlevé temporairement d'un bâtiment si cela est nécessaire pour le réparer ou le reconstruire et si le numéro est remis en place avant de l'utiliser.

(5) Le numéro de série de la coque peut être enlevé par le reconstruteur s'il est remplacé par un nouveau numéro.

903. (1) Le constructeur, le fabricant, le reconstruteur ou l'importateur d'un bâtiment obtient du ministre un code d'identification du fabricant.

(2) Le constructeur, le fabricant ou le reconstruteur d'un bâtiment marque le numéro de série de la coque de façon permanente sur la coque de celui-ci avant qu'il soit vendu pour la première fois à un revendeur ou à un utilisateur final.

(3) L'importateur d'un bâtiment veille à ce que le numéro de série de la coque soit marqué de façon permanente sur la coque de celui-ci avant qu'il soit vendu pour la première fois à un revendeur ou à un utilisateur final.

(4) Le constructeur, le fabricant ou le reconstruteur d'un bâtiment marque le numéro de série de la coque, ou son importateur veille à ce que celui-ci soit marqué, de façon permanente sur la coque ou une composante de celle-ci à un second endroit accessible et non exposé à l'intérieur du bâtiment ou sous un accessoire d'accastillage ou une pièce de quincaillerie.

(5) Le constructeur, le fabricant, le reconstruteur ou l'importateur d'un bâtiment inscrit dans un dossier le second endroit où est marqué le numéro de série de la coque et fournit ce renseignement, sur demande, à toute personne ou organisation autorisée à effectuer des inspections en vertu de la Loi.

(6) Si un bâtiment est importé d'un pays avec lequel le Canada n'a pas conclu d'accord de partage de renseignements concernant les codes d'identification du fabricant, l'importateur veille à ce que soit ajouté au numéro de série de la coque le code alpha-2 de ce pays publié par l'autorité de mise à jour de l'ISO 3166.

(7) La personne qui se livre à l'assemblage de bâtiments prêts-à-monter ayant un numéro de série de la coque ajoutée, avant le transfert initial du droit de propriété du bâtiment à un revendeur ou à un utilisateur final, un suffixe obtenu du ministre au numéro de la manière que celui-ci précise.

(8) If the rebuilders of a vessel does not replace the hull serial number, the rebuilders shall, before the initial transfer of ownership of the vessel to a reseller or an end user, add a suffix provided by the Minister to the hull serial number in a manner specified by the Minister.

(9) The hull serial number shall have the format set out in the construction standards and be located where it is clearly visible when the vessel is in the water, namely,

- (a) on the upper starboard quarter of the outside surface of the transom; or
- (b) if the vessel has no transom, on the uppermost starboard side at the aft end of the hull.

(10) If a vessel is not marked with a hull serial number, the owner of the vessel shall make a request for such a number to the builder, manufacturer, rebuilders or importer of the vessel.

(11) On receipt of a request for a hull serial number, the builder, manufacturer, rebuilders or importer of the vessel shall provide the applicant with a hull serial number for the vessel on a plate or label or shall permanently mark the hull serial number on the vessel if the applicant brings the vessel to them.

(12) On receipt of a plate or label, the applicant shall permanently attach it to the vessel.

(13) No builder, manufacturer or rebuilders of a vessel shall use the same hull serial number on more than one vessel.

904. A vessel is not required to be marked with a hull serial number if

- (a) despite reasonable efforts, the owner of the vessel is unable to obtain a hull serial number from the builder, manufacturer, rebuilders or importer of the vessel; or
- (b) the vessel is constructed, manufactured, rebuilt or imported by an individual for personal use.

PART 10

SAFETY PRECAUTIONS AND OPERATIONAL REQUIREMENTS

MUFFLERS

1000. (1) No person shall operate or permit another person to operate a power-driven vessel unless

- (a) it is equipped with a muffler that is in good working order and that is in operation at all times while the vessel is in operation to prevent excessive or unusual noise; or
- (b) if it is equipped with a muffler cut-out or by-pass, the muffler cut-out or by-pass is visibly disconnected in a manner that ensures it cannot be easily reconnected while the vessel is in operation.

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

- (a) was constructed or manufactured before January 1, 1960;
- (b) is engaged in formal training, in an official competition or in final preparation for an official competition;
- (c) is propelled by an outboard engine or a stern-drive that is not equipped with a muffler, if the exhaust gases are directed under water through the propeller hub or below the cavitation plate;
- (d) is operated at five or more nautical miles from shore; or

(8) S'il ne remplace pas le numéro de série de la coque, le reconstruc-teur d'un bâtiment ajoute, avant le transfert initial du droit de propriété du bâtiment à un revendeur ou à un utilisateur final, un suffixe obtenu du ministre au numéro de la manière que celui-ci précise.

(9) Le numéro de série de la coque doit avoir le format qui figure dans les normes de construction et se trouver à un endroit bien en vue lorsque le bâtiment est dans l'eau :

- a) soit sur le quadrant supérieur tribord de la surface extérieure du tableau;
- b) soit, si le bâtiment n'a pas de tableau, à tribord à l'extrémité arrière supérieure de la coque.

(10) Si un bâtiment n'est pas marqué d'un numéro de série de la coque, son propriétaire présente une demande au constructeur, au fabricant, au reconstruc-teur ou à l'importateur de celui-ci afin d'en obtenir un.

(11) Sur réception d'une demande de numéro de série de la coque, le constructeur, le fabricant, le reconstruc-teur ou l'importateur du bâtiment fournit au demandeur un numéro de série de la coque sur une plaque ou une étiquette ou, si le demandeur lui apporte le bâtiment, le marque de façon permanente sur celui-ci.

(12) Sur réception de la plaque ou de l'étiquette, le demandeur la fixe sur le bâtiment de façon permanente.

(13) Il est interdit au constructeur, au fabricant ou au reconstruc-teur d'un bâtiment d'utiliser le même numéro de série de la coque sur plus d'un bâtiment.

904. Un bâtiment n'a pas à être marqué d'un numéro de série de la coque dans les cas suivants :

- a) malgré des efforts raisonnables, le propriétaire du bâtiment ne peut obtenir un numéro de série de la coque de son constructeur, fabricant, reconstruc-teur ou importateur;
- b) le bâtiment est construit, fabriqué, reconstruit ou importé par un individu pour son utilisation personnelle.

PARTIE 10

MESURES DE SÉCURITÉ ET EXIGENCES D'UTILISATION

SILENCIEUX

1000. (1) Il est interdit d'utiliser un bâtiment à propulsion mécanique ou d'en permettre l'utilisation à moins que, selon le cas :

- a) il ne soit pourvu d'un silencieux qui est en bon état de fonctionnement et qui est utilisé de façon continue durant l'utilisation du bâtiment pour empêcher tout bruit excessif ou inhabituel;
- b) si celui-ci est muni d'un clapet d'échappement ou d'un dispositif de dérivation, il ne soit possible de voir que le clapet ou le dispositif est déconnecté de façon que, lorsque le bâtiment est utilisé, ni le clapet ni le dispositif ne puissent être facilement reconnectés.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas à l'égard des bâtiments qui, selon le cas :

- a) ont été construits ou fabriqués avant le 1^{er} janvier 1960;
- b) participent à un entraînement officiel, à une compétition officielle ou aux derniers préparatifs de celle-ci;
- c) sont propulsés par un moteur hors-bord ou semi hors-bord qui n'est pas pourvu d'un silencieux, si les gaz d'échappement sont rejetés dans l'eau par le moyeu de l'hélice ou sous la plaque de cavitation;

(e) is propelled by gas turbines or by an aircraft-type propeller operating in air.

ENGINE START-UP

1001. No person shall start a gasoline-powered vessel unless the engine space blower has been operated for a period of not less than four minutes immediately before the engine is started.

FUEL

1002. (1) No person shall allow leakage of fuel within or from a vessel.

(2) No person shall permit fuel or oil to be discharged from a vessel except in accordance with the provisions relating to discharges of oil or oily mixtures in the *Regulations for the Prevention of Pollution from Ships and for Dangerous Chemicals*.

(3) No person shall fuel a vessel that is at dockside or beached

(a) if the vessel is equipped with a portable gasoline tank, unless the tank is first removed from it; or

(b) if the vessel is equipped with a fixed gasoline tank, unless

(i) the person fuelling it is the only person on board, and

(ii) all electrical equipment is switched off, all doors, windows and ports are closed, all engines are shut off and all open flames, including pilot lights, are extinguished.

(4) No person shall carry gaseous fuel, naphtha, liquefied petroleum gas or compressed natural gas on a vessel that is carrying passengers. However, liquefied petroleum gas may be carried on a vessel if

(a) the quantity of liquefied petroleum gas carried does not exceed 30 kg;

(b) the gas cylinders are well secured and are protected from damage and from the effects of excessive variations in temperature;

(c) the gas cylinders are stored in an open space or in a well-ventilated location; and

(d) in a decked vessel, the gas cylinders are stored on an open deck in a manner that will not permit the ingress or accumulation of the gas below deck.

(5) No person shall carry fuel on board a vessel in a portable container that has not been designed to carry fuel.

1003. Any portable fuel-burning equipment or appliance used on a vessel shall

(a) be used only in a well-ventilated location in an open space or on an open deck;

(b) be secured to prevent its movement while in use; and

(c) be stored in a well-ventilated location that can be isolated from heat sources and ignition sources when not in use.

1004. The owner or operator of a vessel, or the person responsible for its maintenance, shall ensure that the fuel system on the vessel is operated within the temperature and pressure parameters set out in the manufacturer's recommendations and instructions.

d) sont utilisés à cinq milles marins ou plus de la rive;

e) sont propulsés par des turbines à gaz ou une hélice de type aéronef fonctionnant dans l'air.

DÉMARRAGE DU MOTEUR

1001. Il est interdit de démarrer le moteur d'un bâtiment propulsé par un moteur à essence avant que le ventilateur du compartiment moteur n'ait fonctionné au moins quatre minutes immédiatement avant le démarrage.

COMBUSTIBLE

1002. (1) Nul ne peut permettre les fuites de combustible à l'intérieur ou à partir d'un bâtiment.

(2) Nul ne peut permettre le rejet de combustible ou d'hydrocarbures à partir d'un bâtiment, sauf en conformité avec les dispositions relatives aux rejets d'hydrocarbures et de mélanges d'hydrocarbures dans le *Règlement sur la prévention de la pollution par les navires et sur les produits chimiques dangereux*.

(3) Il est interdit de ravitailler un bâtiment qui est à quai ou qui est échoué :

a) s'il est pourvu d'un réservoir à essence portatif, à moins que celui-ci n'en ait d'abord été retiré;

b) s'il est pourvu d'un réservoir à essence fixe, à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

(i) seule la personne qui procède au ravitaillement se trouve à bord,

(ii) l'équipement électrique est éteint, les portes, les hublots et les sabords sont fermés, les moteurs sont coupés et les flammes nues, y compris les veilleuses, sont éteintes.

(4) Il est interdit de transporter à bord d'un bâtiment qui transporte des passagers un combustible gazeux, du gaz de pétrole liquéfié, du gaz naturel comprimé ou du naphtha. Toutefois, du gaz de pétrole liquéfié peut être transporté à bord d'un bâtiment si les conditions suivantes sont réunies :

a) la quantité maximale de gaz est de 30 kg;

b) les bouteilles de gaz sont bien fixées et sont protégées contre les dommages et les effets des variations excessives de température;

c) elles sont rangées dans des espaces ouverts ou dans des endroits bien ventilés;

d) si le bâtiment est ponté, elles sont rangées sur le pont ouvert de manière à empêcher le gaz de pénétrer sous le pont ou de s'y accumuler.

(5) Il est interdit de transporter à bord d'un bâtiment du combustible dans un récipient portatif qui n'a pas été conçu pour le transporter.

1003. Tout équipement ou appareil portatif qui utilise du combustible et qui est utilisé à bord d'un bâtiment doit répondre aux conditions suivantes :

a) il n'est utilisé que dans des endroits bien ventilés se trouvant dans des espaces ou ponts ouverts;

b) il est bien fixé pour en empêcher son déplacement pendant l'utilisation;

c) s'il n'est pas utilisé, il est rangé dans un endroit bien ventilé qui peut être isolé des sources de chaleur et d'ignition.

1004. Le propriétaire d'un bâtiment, l'utilisateur de celui-ci ou la personne responsable de son entretien veille à ce que le système de combustion à bord soit utilisé conformément aux paramètres relatifs à la température et à la pression qui sont précisés dans les instructions et les recommandations du fabricant.

WATER SPORTS

1005. (1) No person shall operate or permit another person to operate a vessel for the purposes of towing a person on the water or in the air

- (a) unless a person on board other than the operator is keeping watch on every person being towed and communicating with the operator of the vessel;
- (b) unless there is seating space on the vessel to accommodate every person being towed;
- (c) unless every person being towed is wearing a personal flotation device or lifejacket or the vessel carries on board the personal flotation device or lifejacket that would be required under Parts 2, 4 or 5 if the person was on board; or
- (d) during periods of restricted visibility or in the period beginning one hour after sunset and ending at sunrise.

(2) Subsection (1) does not apply in respect of a vessel that is operated during formal training, in an official competition or in a skill demonstration if the vessel meets the safety requirements of a governing body respecting that training or those competitions or demonstrations.

REMOTE-CONTROLLED VESSELS AND
PROPELLER-DRIVEN SURFBOARDS

1006. No person shall

- (a) tow themselves using a vessel that is operated by remote control; or
- (b) operate a propeller-driven surfboard-type vessel.

PROHIBITION AGAINST CARELESS OPERATION

1007. No person shall operate a vessel in a careless manner, without due care and attention or without reasonable consideration for other persons.

PART 11

PLEASURE CRAFT ACCIDENT REPORTING

1100. (1) This section applies in a province whose government has reached an agreement with the Minister in respect of pleasure craft accident reporting procedures if a notice confirming that agreement has been published in the *Canada Gazette*.

(2) If a pleasure craft is involved in an accident that results in injury to a person that requires medical treatment beyond first aid but not admittance to a hospital or that causes property damage estimated at more than \$2,500, the operator of the pleasure craft shall complete an accident report and submit it to the Minister within 14 days after the day of the accident.

(3) If a pleasure craft is involved in an accident that results in a fatality, injury to a person that requires admittance to a hospital, or property damage estimated at more than \$5,000, following a fire, an explosion or a collision with another vessel or other floating or fixed structure, the operator of the pleasure craft shall report the accident to the local police as soon as possible.

SPORTS NAUTIQUES

1005. (1) Il est interdit à toute personne d'utiliser un bâtiment ou d'en permettre l'utilisation pour remorquer une personne sur l'eau ou dans les airs, à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

- a) une personne à bord, autre que l'utilisateur, surveille chacune des personnes remorquées et communique avec l'utilisateur du bâtiment;
- b) il y a une place assise à bord du bâtiment pour chacune des personnes remorquées;
- c) chacune des personnes remorquées porte un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage ou le bâtiment a à bord le vêtement de flottaison individuel ou le gilet de sauvetage qui serait exigé par les parties 2, 4 ou 5 si la personne s'y trouvait;
- d) le bâtiment n'est pas utilisé lorsque la visibilité est réduite ou au cours de la période commençant une heure après le coucher du soleil et se terminant avec son lever.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas à l'égard d'un bâtiment utilisé au cours d'un entraînement officiel, d'une compétition officielle ou d'une démonstration de compétences s'il est conforme aux exigences d'un organisme dirigeant en matière de sécurité pour ces entraînements, ces compétitions ou ces démonstrations.

BÂTIMENTS TÉLÉCOMMANDÉS ET PLANCHES DE SURF
PROPULSÉES PAR UN MOTEUR À HÉLICES

1006. Il est interdit à quiconque :

- a) de se remorquer au moyen d'un bâtiment télécommandé;
- b) d'utiliser un bâtiment de type planche de surf qui est propulsé par un moteur à hélices.

INTERDICTION RELATIVE À LA CONDUITE IMPRUDENTE

1007. Il est interdit d'utiliser un bâtiment de manière imprudente, sans y mettre le soin et l'attention nécessaires ou sans faire preuve de considération raisonnable pour autrui.

PARTIE 11

RAPPORTS D'ACCIDENTS D'EMBARCATIONS
DE PLAISANCE

1100. (1) Le présent article s'applique dans toute province dont le gouvernement a conclu avec le ministre un accord concernant la marche à suivre relative aux rapports d'accidents d'embarcations de plaisance si un avis confirmant celui-ci a été publié dans la *Gazette du Canada*.

(2) Si une embarcation de plaisance est mise en cause dans un accident qui entraîne des blessures à une personne, laquelle a besoin de soins médicaux au-delà des premiers soins, mais sans que son hospitalisation soit nécessaire, ou qui a causé des dommages matériels évalués à plus de 2 500 \$, son utilisateur remplit un rapport d'accident et le présente au ministre dans les 14 jours suivant la date de l'accident.

(3) Si une embarcation de plaisance est mise en cause dans un accident qui entraîne un décès, des blessures nécessitant l'hospitalisation ou des dommages matériels évalués à plus de 5 000 \$, à la suite d'un incendie, d'une explosion ou d'une collision avec un autre bâtiment ou un autre ouvrage fixe ou flottant, son utilisateur signale l'accident à la police locale le plus tôt possible.

PART 12

REPEAL AND COMING INTO FORCE

REPEAL

1200. The *Small Vessel Regulations*¹ are repealed.

COMING INTO FORCE

1201. These Regulations come into force on the day on which they are registered.

SCHEDULE

(Subsections 5(1) and (2) and section 212)

SAFETY EQUIPMENT STANDARDS

LIFE RAFTS

1. The standards for a SOLAS life raft are those for a life raft that are set out in sections 1.2, 4.1, 4.2 and 4.3 of the LSA Code, in section 5 of Part 1 of IMO Resolution MSC.81(70) and in the Canadian modifications set out in TP 14475.

2. The standards for a reduced capacity life raft are those set out in sections 1.2 and 4.1, except paragraph 4.1.2.1, and in sections 4.2 and 4.3 of the LSA Code, in section 5 of Part 1 of IMO Resolution MSC.81(70) and in the Canadian modifications set out in TP 14475.

3. The standards for a coastal life raft are those set out in TP 14475.

LIFEJACKETS

4. The standards for a small vessel lifejacket are those set out in Canadian General Standards Board Standard CAN/CGSB-65.7-M88, *Lifejackets, Inherently Buoyant Type*.

5. The standards for a standard lifejacket are those set out in Canadian General Standards Board Standard CAN/CGSB-65-GP-14M, *Life Jackets, Inherently Buoyant, Standard Type*.

6. The standards for a Class 1 or Class 2 lifejacket are those set out in Canadian General Standards Board Standard CAN/CGSB-65.7-2007, *Life Jackets*.

7. The standards for a SOLAS lifejacket are those set out in sections 1.2 and 2.2 of the LSA Code, in section 2 of Part 1 of IMO Resolution MSC.81(70) and in the Canadian modifications set out in TP 14475.

PERSONAL FLOTATION DEVICES

8. The standards for a personal flotation device are those set out in

(a) Canadian General Standards Board Standard CAN/CGSB-65.11-M88, *Personal Flotation Devices*; or

(b) Underwriters' Laboratories, Inc. Standard UL 1180, *Fully Inflatable Recreational Personal Flotation Devices*, with the Canadian addendum.

PARTIE 12

ABROGATION ET ENTRÉE EN VIGUEUR

ABROGATION

1200. Le *Règlement sur les petits bâtiments*¹ est abrogé.

ENTRÉE EN VIGUEUR

1201. Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

ANNEXE

(paragraphes 5(1) et (2) et article 212)

NORMES RELATIVES À L'ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ

RADEAUX DE SAUVETAGE

1. Les normes visant les radeaux de sauvetage SOLAS sont celles relatives aux radeaux de sauvetage qui figurent dans les sections 1.2, 4.1, 4.2 et 4.3 du recueil LSA, dans la section 5 de la partie 1 de la résolution MSC.81(70) de l'OMI et dans les modifications canadiennes qui figurent dans la TP 14475.

2. Les normes visant les radeaux de sauvetage à capacité réduite sont celles relatives aux radeaux de sauvetage qui figurent dans les sections 1.2 et 4.1, à l'exception du paragraphe 4.1.2.1, et dans les sections 4.2 et 4.3 du recueil LSA, dans la section 5 de la partie 1 de la résolution MSC.81(70) de l'OMI et dans les modifications canadiennes qui figurent dans la TP 14475.

3. Les normes visant les radeaux de sauvetage côtiers sont celles qui figurent dans la TP 14475.

GILETS DE SAUVETAGE

4. Les normes visant les gilets de sauvetage des petits bâtiments sont celles qui figurent dans la norme CAN/CGSB-65.7-M88 de l'Office des normes générales du Canada, intitulée *Gilets de sauvetage à matériau insubmersible*.

5. Les normes visant les gilets de sauvetage normalisés sont celles qui figurent dans la norme CAN/CGSB-65-GP-14M de l'Office des normes générales du Canada, intitulée *Gilets de sauvetage à matériau insubmersible, type normalisé*.

6. Les normes visant les gilets de sauvetage de classe 1 ou de classe 2 sont celles qui figurent dans la norme CAN/CGSB-65.7-2007 de l'Office des normes générales du Canada, intitulée *Gilets de sauvetage*.

7. Les normes visant les gilets de sauvetage SOLAS sont celles qui figurent dans les sections 1.2 et 2.2 du recueil LSA, dans la section 2 de la partie 1 de la résolution MSC.81(70) de l'OMI et dans les modifications canadiennes qui figurent dans la TP 14475.

VÊTEMENTS DE FLOTTAISON INDIVIDUELS

8. Les normes visant les vêtements de flottaison individuels sont celles qui figurent :

a) soit dans la norme CAN/CGSB-65.11-M88 de l'Office des normes générales du Canada, intitulée *Vêtements de flottaison individuels*;

b) soit dans la norme UL 1180 des Underwriters' Laboratories, Inc., intitulée *Fully Inflatable Recreational Personal Flotation Devices*, qui comprend le supplément canadien.

¹ C.R.C., c. 1487

¹ C.R.C., ch. 1487

9. The standards for a personal flotation device intended for use by children are those set out in Canadian General Standards Board Standard CAN/CGSB-65.15-M88, *Personal Flotation Devices for Children*.

9. Les normes visant les vêtements de flottaison individuels destinés aux enfants sont celles qui figurent dans la norme CAN/CGSB-65.15-M88 de l'Office des normes générales du Canada, intitulée *Vêtements de flottaison individuels pour les enfants*.

LIFEBUOYS AND SELF-IGNITING LIGHTS

10. A SOLAS lifebuoy has a diameter of 762 mm and, except as regards the diameter, the standards for it are set out in sections 1.2 and 2.1 of the LSA Code, in section 1 of Part 1 of IMO Resolution MSC.81(70) and in the Canadian modifications set out in TP 14475.

11. The standards for a self-igniting light are those set out in
(a) section 1.2 and paragraph 2.1.2, but without reference to "required by regulation III/7.1.3", of the LSA Code;
(b) section 10 of Part 1 of IMO Resolution MSC.81(70); and
(c) the Canadian modifications set out in TP 14475.

12. A small vessel lifebuoy has a diameter of 610 mm and, except as regards the diameter, the standards for it are set out in sections 1.2 and 2.1 of the LSA Code, except paragraphs 2.1.1.1, 2.1.1.3, 2.1.1.4 and 2.1.1.7, in section 1 of Part 1 of IMO Resolution MSC.81(70) and in the Canadian modifications set out in TP 14475.

PYROTECHNIC DISTRESS SIGNALS

13. The standards for a rocket parachute flare are set out in sections 1.2 and 3.1 of the LSA Code, in section 4 of Part 1 of IMO Resolution MSC.81(70) and in the Canadian modifications set out in TP 14475.

14. The standards for a hand flare are set out in sections 1.2 and 3.2 of the LSA Code, in section 4 of Part 1 of IMO Resolution MSC.81(70) and in the Canadian modifications set out in TP 14475.

15. The standards for a buoyant smoke signal are set out in sections 1.2 and 3.3 of the LSA Code, in section 4 of Part 1 of IMO Resolution MSC.81(70) and in the Canadian modifications set out in TP 14475.

16. The standards for a hand smoke signal are set out in TP 14475.

17. The standards for a multi-star flare are set out in TP 14475.

BOUÉES DE SAUVETAGE ET APPAREILS LUMINEUX À ALLUMAGE AUTOMATIQUE

10. Les bouées de sauvetage SOLAS ont un diamètre de 762 mm et, sauf pour le diamètre, les normes relatives à celles-ci figurent dans les sections 1.2 et 2.1 du recueil LSA, dans la section 1 de la partie 1 de la résolution MSC.81(70) de l'OMI et dans les modifications canadiennes qui figurent dans la TP 14475.

11. Les normes visant les appareils lumineux à allumage automatique sont celles qui figurent dans les textes suivants :
a) la section 1.2 et le paragraphe 2.1.2 du recueil LSA, sauf la mention « prescrit à la règle III/7.1.3 »;
b) la section 10 de la partie 1 de la résolution MSC.81(70) de l'OMI;
c) dans les modifications canadiennes qui figurent dans la TP 14475.

12. Les bouées de sauvetage pour petit bâtiment ont un diamètre de 610 mm et, sauf pour le diamètre, les normes relatives à celles-ci figurent dans les sections 1.2 et 2.1 du recueil LSA, à l'exception des paragraphes 2.1.1.1, 2.1.1.3, 2.1.1.4 et 2.1.1.7, dans la section 1 de la partie 1 de la résolution MSC.81(70) de l'OMI et dans les modifications canadiennes qui figurent dans la TP 14475.

SIGNAUX DE DÉTRESSE PYROTECHNIQUES

13. Les normes visant les fusées à parachute sont celles qui figurent dans les sections 1.2 et 3.1 du recueil LSA, dans la section 4 de la partie 1 de la résolution MSC.81(70) de l'OMI et dans les modifications canadiennes qui figurent dans la TP 14475.

14. Les normes visant les feux à main sont celles qui figurent dans les sections 1.2 et 3.2 du recueil LSA, dans la section 4 de la partie 1 de la résolution MSC.81(70) de l'OMI et dans les modifications canadiennes qui figurent dans la TP 14475.

15. Les normes visant les signaux fumigènes flottants sont celles qui figurent dans les sections 1.2 et 3.3 du recueil LSA, dans la section 4 de la partie 1 de la résolution MSC.81(70) de l'OMI et dans les modifications canadiennes qui figurent dans la TP 14475.

16. Les normes visant les signaux fumigènes à main sont celles qui figurent dans la TP 14475.

17. Les normes visant les fusées à étoiles multiples sont celles qui figurent dans la TP 14475.

INDEX

Vol. 143, No. 17 — April 25, 2009

(An asterisk indicates a notice previously published.)

COMMISSIONS**Canada Border Services Agency**

Special Import Measures Act

Certain filter-tipped cigarette tubes — Decision 1233

Canada Revenue Agency

Income Tax Act

Revocation of registration of a charity 1233

Canadian International Trade Tribunal

Notice No. HA-2009-001 — Appeal 1234

Canadian Radio-television and Telecommunications**Commission**

* Addresses of CRTC offices — Interventions 1234

Decisions

2009-145-1, 2009-184, 2009-185, 2009-188 and
2009-191 1235

Information bulletin

2009-197 — Guidelines for all licensees of
broadcasting undertakings serving the province of
British Columbia 1236

Notices of consultation

2009-157-2 — Notice of hearing 1236

2009-158-2 — Notice of hearing 1237

2009-173-1 — Call for comments on a proposed
exemption order for terrestrial broadcasting
distribution undertakings serving fewer than
20 000 subscribers — Additional information and
correction 12372009-176 — Call for comments on proposed
amendments to the Broadcasting Distribution
Regulations, the Television Broadcasting Regulations,
1987, the Pay Television Regulations, 1990 and the
Specialty Services Regulations, 1990 (*Erratum*) 1237

2009-195 — Notice of application received 1242

2009-196 — Notice of applications received 1242

National Energy BoardIntegritys Energy Services, Inc. — Application to export
electricity to the United States 1242**GOVERNMENT HOUSE**

Awards to Canadians 1202

Most Venerable Order of the Hospital of St. John of
Jerusalem 1200**GOVERNMENT NOTICES****Bank of Canada**

Statement

Balance sheet as at March 31, 2009 1230

Environment, Dept. of the

Canadian Environmental Protection Act, 1999

Notice with respect to alternative substances to
phosphorus compounds in household laundry
detergents, household dish-washing compounds and
household cleaners 1216**GOVERNMENT NOTICES — Continued****Environment, Dept. of the — Continued**Canadian Environmental Protection Act, 1999 — *Continued*

Permit No. 4543-2-03477 1204

Permit No. 4543-2-04340 1206

Permit No. 4543-2-06508, amended 1208

Permit No. 4543-2-06545 1208

Permit No. 4543-2-06571 1209

Permit No. 4543-2-06573 1211

Permit No. 4543-2-06574 1213

Permit No. 4543-2-06575 1214

Industry, Dept. of

Canada Corporations Act

Application for surrender of charter 1223

Letters patent 1223

Supplementary letters patent 1225

Supplementary letters patent — Name change 1226

Radio communication Act

DGRB-009-09 — Extension to the comment period:

Consultation on the renewal of cellular and personal
communications services (PCS) spectrum licences 1226**Notice of Vacancy**

Canada Revenue Agency 1227

MISCELLANEOUS NOTICESAndrews, Rod, and Claire Archambault, pedestrian bridge
and dock on Pigeon Lake, Ont. 1246Clare and Harold Clark Institute for the Study of
Charitable Activities in Canada (The), relocation of
head office 1244Club de Canoë-Kayak de Sherbrooke inc., flatwater
canoë-kayak sprint course on Lac des Nations, Que. 1244* Lake Erie and Detroit River Railway Company (The),
annual general meeting 1244Newfoundland Marine Farms Ltd., aquaculture site in
Bay d'Espoir, N.L. 1245

Palestinian Canadian Congress, relocation of head office 1246

Québec, Ministère des Transports du, new bridge
and registration of a bridge over the Rivière au
Renard, Que. 1245Stonebridge Life Insurance Company, assumption
reinsurance transaction 1246Tyendinaga, Township of, replacement of the Wyman's
Bridge over the Salmon River, Ont. 1247**PARLIAMENT****House of Commons*** Filing applications for private bills (Second Session,
Fortieth Parliament) 1232**PROPOSED REGULATIONS****Transport, Dept. of**

Canada Shipping Act, 2001

Small Vessel Regulations 1249

INDEX

Vol. 143, n° 17 — Le 25 avril 2009

(L'astérisque indique un avis déjà publié.)

AVIS DIVERS

Andrews, Rod et Claire Archambault, pont pour piétons et quai sur le lac Pigeon (Ont.)	1246
Clare and Harold Clark Institute for the Study of Charitable Activities in Canada (The), changement de lieu du siège social.....	1244
Club de Canoë-Kayak de Sherbrooke inc., parcours de canoë-kayak de vitesse au lac des Nations (Qc)	1244
Congrès palestino-canadien, changement de lieu du siège social.....	1246
* Lake Erie and Detroit River Railway Company (The), assemblée générale annuelle.....	1244
Newfoundland Marine Farms Ltd., site aquacole dans la baie d'Espoir (T.-N.-L.).....	1245
Québec, ministère des Transports du, nouveau pont et enregistrement d'un pont au-dessus de la rivière au Renard (Qc)	1245
Stonebridge Compagnie d'assurance-vie, convention de réassurance et de prise en charge.....	1246
Tyendinaga, Township of, remplacement du pont Wyman's au-dessus de la rivière Salmon (Ont.).....	1247

AVIS DU GOUVERNEMENT**Avis de poste vacant**

Agence du revenu du Canada	1227
----------------------------------	------

Banque du Canada**Bilan**

Bilan au 31 mars 2009	1231
-----------------------------	------

Environnement, min. de l'

Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)	
Avis concernant les produits de remplacement des composés phosphoreux dans les détergents à lessive, les détergents à vaisselle et les produits de nettoyage domestiques	1216
Permis n° 4543-2-03477	1204
Permis n° 4543-2-04340	1206
Permis n° 4543-2-06508, modifié	1208
Permis n° 4543-2-06545	1208
Permis n° 4543-2-06571	1209
Permis n° 4543-2-06573	1211
Permis n° 4543-2-06574	1213
Permis n° 4543-2-06575	1214

Industrie, min. de l'

Loi sur la radiocommunication	
DGRB-009-09 — Prolongation de la période de réception des commentaires : Consultation sur le renouvellement de licences de spectre pour systèmes cellulaires et services de communications personnelles (SCP).....	1226
Loi sur les corporations canadiennes	
Demande d'abandon de charte.....	1223
Lettres patentes	1223
Lettres patentes supplémentaires	1225
Lettres patentes supplémentaires — Changement de nom.....	1226

COMMISSIONS**Agence des services frontaliers du Canada**

Loi sur les mesures spéciales d'importation	
Certains tubes à cigarettes à bout filtre — Décision	1233

Agence du revenu du Canada

Loi de l'impôt sur le revenu	
Révocation de l'enregistrement d'un organisme de bienfaisance	1233

Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes

* Adresses des bureaux du CRTC — Interventions.....	1234
Avis de consultation	
2009-157-2 — Avis d'audience.....	1236
2009-158-2 — Avis d'audience.....	1237
2009-173-1 — Appel aux observations sur une proposition d'ordonnance d'exemption visant les entreprises de distribution de radiodiffusion terrestres desservant moins de 20 000 abonnés — Information additionnelle et correction.....	1237
2009-176 — Appel aux observations sur des modifications proposées au Règlement sur la distribution de radiodiffusion, au Règlement de 1987 sur la télédiffusion, au Règlement de 1990 sur la télévision payante et au Règlement de 1990 sur les services spécialisés (<i>Erratum</i>).....	1237
2009-195 — Avis de demande reçue.....	1242
2009-196 — Avis de demandes reçues.....	1242

Bulletin d'information

2009-197 — Directives à l'intention de toutes les titulaires d'entreprises de radiodiffusion desservant la province de la Colombie-Britannique	1236
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------

Décisions

2009-145-1, 2009-184, 2009-185, 2009-188 et 2009-191	1235
------------------------------------------------------------	------

Office national de l'énergie

Integritys Energy Services, Inc. — Demande visant l'exportation d'électricité aux États-Unis.....	1242
---------------------------------------------------------------------------------------------------	------

Tribunal canadien du commerce extérieur

Avis n° HA-2009-001 — Appel.....	1234
----------------------------------	------

PARLEMENT**Chambre des communes**

* Demandes introductives de projets de loi privés (Deuxième session, quarantième législature)	1232
-----------------------------------------------------------------------------------------------------	------

RÈGLEMENTS PROJETÉS**Transports, min. des**

Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada	
Règlement sur les petits bâtiments.....	1249

RÉSIDENCE DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL

Décorations à des Canadiens	1202
Ordre très vénérable de l'Hôpital de Saint-Jean de Jérusalem	1200



If undelivered, return COVER ONLY to:
Government of Canada Publications
Public Works and Government Services
Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*
Publications du gouvernement du Canada
Travaux publics et Services gouvernementaux
Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5