

Canada Gazette



Gazette du Canada

Part I

Partie I

OTTAWA, SATURDAY, SEPTEMBER 19, 2009

OTTAWA, LE SAMEDI 19 SEPTEMBRE 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. 38 — September 19, 2009

Government notices	2726
Appointments	2734
Parliament	
House of Commons	2735
Commissions	2736
(agencies, boards and commissions)	
Miscellaneous notices	2745
(banks; mortgage, loan, investment, insurance and railway companies; other private sector agents)	
Proposed regulations	2748
(including amendments to existing regulations)	
Index	2851

TABLE DES MATIÈRES

Vol. 143, n° 38 — Le 19 septembre 2009

Avis du gouvernement	2726
Nominations	2734
Parlement	
Chambre des communes	2735
Commissions	2736
(organismes, conseils et commissions)	
Avis divers	2745
(banques; sociétés de prêts, de fiducie et d'investissements; compagnies d'assurances et de chemins de fer; autres agents du secteur privé)	
Règlements projetés	2748
(y compris les modifications aux règlements existants)	
Index	2852

GOVERNMENT NOTICES**DEPARTMENT OF FINANCE****CUSTOMS TARIFF**

Invitation to submit views on proposed Most-Favoured-Nation tariff elimination on manufacturing inputs and machinery and equipment

The Government is seeking the views of interested parties on the proposed elimination of Most-Favoured-Nation (MFN) tariff rates on manufacturing inputs and machinery and equipment. The tariff items being considered for elimination of the rate of customs duty are listed in Table 1.

Background

The Government's Economic Action Plan took concrete measures to support businesses facing economic challenges as a result of the global economic crisis and help sectors position themselves for long-term competitiveness. These measures included the elimination of tariffs applied on a wide range of machinery and equipment and a commitment to undertake further consultations with Canadian businesses with a view of providing further tariff relief to assist Canadian industry.

Following up on this commitment, preliminary discussions with industry stakeholders revealed an interest in continuing to liberalize Canada's tariff regime, with an immediate focus on manufacturing inputs and additional machinery and equipment. The proposed tariff elimination is intended to continue helping Canadian businesses lower their production costs, enhance their productivity and improve their overall competitiveness.

Scope of tariff elimination

It is the Government's intention to reduce to "free" the MFN rates of duty on the tariff items listed in Table 1. Stakeholders' views are sought on the timeframe over which the current rates of duty should be eliminated, up to a period of five years.

The tariff items listed in Table 1 have been selected based on the following factors:

- goods covered by these tariff items are used in the production of other goods;
- eliminating the tariff on these goods will reduce production costs for Canadian industry; and
- requests from stakeholders for eliminating MFN tariffs to enhance competitiveness.

The description and current MFN rates of duty of the tariff items listed in Table 1 can be found in the latest consolidated version of the *Customs Tariff* available online at www.cbsa.gc.ca/trade-commerce/tariff-tarif/menu-eng.html.

Submissions

Interested parties wishing to comment on the proposed MFN tariff elimination should submit their views in writing by November 6, 2009.

Submissions, at a minimum, should include the following information:

AVIS DU GOUVERNEMENT**MINISTÈRE DES FINANCES****TARIF DES DOUANES**

Invitation à soumettre des commentaires relativement à la proposition d'éliminer les tarifs de la nation la plus favorisée s'appliquant aux intrants manufacturiers, ainsi qu'aux machines et au matériel

Le gouvernement cherche à obtenir l'avis des parties intéressées relativement à la proposition d'éliminer les tarifs de la nation la plus favorisée (NPF) s'appliquant aux intrants manufacturiers, ainsi qu'aux machines et au matériel. Les numéros tarifaires envisagés pour une élimination du taux de droit de douane sont énumérés dans le tableau 1.

Contexte

Dans son Plan d'action économique, le gouvernement a pris des mesures concrètes pour soutenir les entreprises confrontées à des défis économiques en raison de la crise économique mondiale et pour aider les secteurs à améliorer leur situation concurrentielle à long terme. Ces mesures comprennent l'abolition de droits de douane s'appliquant à un vaste éventail de machines et de matériel, ainsi qu'un engagement à mener de plus amples consultations auprès des entreprises canadiennes en vue de déterminer d'autres allègements tarifaires visant à aider l'industrie.

À la suite de cet engagement, des discussions préliminaires avec des intervenants de l'industrie ont révélé qu'il y avait un intérêt pour continuer de libéraliser le régime tarifaire du Canada et que, dans l'immédiat, l'accent devait être mis sur les intrants manufacturiers et sur les machines et le matériel. La présente proposition d'élimination tarifaire vise à permettre aux entreprises canadiennes de réduire leurs coûts de production, d'accroître leur productivité et de rehausser leur compétitivité.

Portée de l'élimination tarifaire

Le gouvernement a l'intention de réduire à « en franchise » les taux de droit de douane de la NPF pour les numéros tarifaires énumérés dans le tableau 1. Le gouvernement est intéressé à connaître l'avis des parties intéressées concernant la période à l'intérieur de laquelle les taux de droit de douane devraient être abolis, jusqu'à concurrence de cinq ans.

Les numéros tarifaires énumérés dans le tableau 1 ont été choisis en fonction des facteurs suivants :

- les marchandises classées sous ces numéros tarifaires sont utilisées dans la production d'autres produits;
- l'élimination du tarif sur ces marchandises permettrait de réduire les coûts de production des entreprises canadiennes;
- les demandes de divers intervenants d'abolir les tarifs de la NPF pour améliorer la compétitivité.

La description et les taux de droit de douane de la NPF actuels des numéros tarifaires énumérés au tableau 1 figurent dans la dernière version consolidée du *Tarif des douanes* qui est disponible en ligne à l'adresse suivante : www.cbsa.gc.ca/trade-commerce/tariff-tarif/menu-fra.html.

Présentations

Les parties intéressées qui souhaitent formuler des commentaires au sujet de la présente proposition d'abolir les tarifs de la NPF peuvent le faire par écrit d'ici le 6 novembre 2009.

Les présentations doivent à tout le moins inclure les renseignements qui suivent :

1. Canadian company/industry association name, address, telephone number and contact person.
2. Relevant eight-digit tariff item(s) and description of the good(s) of particular interest.
3. Reasons for the expressed support/concern respecting the proposed tariff elimination, including detailed information substantiating any expected beneficial or adverse impact.
4. If concern is expressed with respect to the proposed tariff elimination for one or more eight-digit tariff item(s), please indicate the preferred length of gradual elimination over a period not to exceed five years.
5. Please identify if information provided in the submissions is commercially sensitive.

The Government will also accept views on other tariff items that could be considered in the context of further tariff elimination initiatives designed to benefit Canadians.

Address for submissions

Submissions should be sent to the following address: MFN Tariff Elimination, Tariffs and Market Access Section, International Trade Policy Division, Department of Finance, 140 O'Connor Street, 14th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0G5, 613-992-6761 (fax), tariff-tarif@fin.gc.ca (email).

General inquiries can be directed to the Tariffs and Market Access Section, Department of Finance, 613-992-2518 or 613-947-5870 (telephone).

1. Les nom, adresse, numéro de téléphone et nom d'une personne-ressource de la société ou de l'association professionnelle canadienne.
2. Le ou les numéro(s) tarifaire(s) de huit chiffres dont il est question et la description de la ou des marchandise(s) visée(s).
3. Les raisons pour lesquelles vous appuyez ou avez des préoccupations quant à l'élimination tarifaire proposée, incluant des renseignements détaillés qui corroborent tout effet positif ou négatif prévu.
4. Si vous avez des préoccupations relativement à la proposition d'abolir les tarifs d'un ou de certain(s) numéro(s) tarifaire(s) de huit chiffres, veuillez indiquer la période à l'intérieur de laquelle vous préférez que l'élimination graduelle se fasse, jusqu'à concurrence de cinq ans.
5. Veuillez indiquer si les renseignements commerciaux fournis dans les présentations sont confidentiels.

Le gouvernement acceptera aussi les commentaires portant sur d'autres numéros tarifaires susceptibles de subir des modifications dans le contexte d'autres initiatives d'élimination tarifaire dont peuvent bénéficier les Canadiens.

Adresse pour l'envoi des présentations

Les présentations doivent être envoyées à l'adresse suivante : Réduction tarifaire NPF, Section de l'accès aux marchés et politique tarifaire, Division de la politique commerciale internationale, Ministère des Finances, 140, rue O'Connor, 14^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0G5, 613-992-6761 (télécopieur), tariff-tarif@fin.gc.ca (courriel).

Pour toute demande de renseignements généraux, veuillez vous adresser à la Section de l'accès aux marchés et politique tarifaire, ministère des Finances, au 613-992-2518 ou au 613-947-5870 (téléphone).

Table 1

Tariff Items Selected for Proposed Elimination of Rates of Customs Duty

Chapter 25 — Salt; sulphur; earths and stone; plastering materials, lime and cement

2511.10.00	2515.20.20	2516.20.20	2517.30.00
2514.00.10	2516.12.10	2516.90.20	2518.20.00

Chapter 27 — Mineral fuels, mineral oils and products of their distillation; bituminous substances; mineral waxes

2705.00.00	2710.11.19	2710.91.91	2711.11.00
2707.40.90	2710.19.20	2710.99.20	2712.90.10
2707.99.10	2710.91.10	2710.99.91	2713.20.90

Chapter 28 — Inorganic chemicals; organic or inorganic compounds of precious metals, of rare-earth metals, of radioactive elements or of isotopes

2804.10.00	2805.12.00	2811.29.99	2821.20.00
2804.21.00	2805.19.90	2812.10.90	2823.00.90
2804.29.90	2805.30.00	2812.90.90	2824.10.00
2804.30.00	2811.19.90	2817.00.90	2824.90.10
2804.40.00	2811.21.90	2819.90.90	2824.90.90
2804.69.00	2811.29.10	2821.10.00	2825.70.00

Tableau 1

Numéros tarifaires sélectionnés aux fins d'élimination des taux de droit de douane

Chapitre 25 — Sel; soufre; terres et pierres; plâtres, chaux et ciments

2530.90.10

Chapitre 27 — Combustibles minéraux, huiles minérales et produits de leur distillation; matières bitumineuses; cires minérales

2714.10.00	2715.00.10
------------	------------

Chapitre 28 — Produits chimiques inorganiques; composés inorganiques ou organiques de métaux précieux, d'éléments radioactifs, de métaux des terres rares ou d'isotopes

2825.90.10	2827.35.00	2827.60.10
2826.19.00	2827.39.20	2827.60.99
2826.90.10	2827.39.30	2829.19.90
2826.90.90	2827.39.90	2829.90.20
2827.10.90	2827.41.00	2830.10.00
2827.20.00	2827.49.00	2833.21.90

2833.24.00	2835.24.00	2836.91.90	2841.69.00	2843.10.00	2847.00.00	2852.00.80
2833.25.90	2835.26.90	2836.92.00	2841.70.90	2843.21.00	2850.00.19	2852.00.90
2833.40.90	2835.29.21	2836.99.90	2841.80.00	2843.29.00	2852.00.20	2853.00.00
2834.10.00	2835.29.29	2839.19.00	2841.90.20	2843.30.91	2852.00.30	
2834.29.10	2835.29.90	2839.90.10	2841.90.90	2843.30.99	2852.00.40	
2835.10.00	2835.31.90	2841.50.20	2842.10.10	2843.90.90	2852.00.50	
2835.22.10	2835.39.90	2841.50.90	2842.90.20	2846.10.90	2852.00.60	
2835.22.90	2836.20.90	2841.61.00	2842.90.91	2846.90.00	2852.00.70	

Chapter 29 — Organic chemicals**Chapitre 29 — Produits chimiques organiques**

2903.15.00	2906.19.90	2912.50.00	2916.35.00	2921.42.90	2924.29.91	2933.49.90
2903.21.00	2906.21.90	2913.00.00	2917.11.19	2921.43.90	2924.29.99	2933.55.00
2903.39.00	2906.29.00	2914.11.00	2917.11.90	2921.44.90	2925.11.00	2933.59.91
2903.41.00	2907.12.00	2914.19.00	2917.12.10	2921.45.91	2925.12.00	2933.59.99
2903.42.00	2907.13.00	2914.22.00	2917.12.99	2921.45.99	2925.19.00	2933.69.10
2903.43.00	2907.15.90	2914.23.00	2917.13.10	2921.46.00	2925.21.90	2933.69.99
2903.44.00	2907.19.10	2914.31.00	2917.13.99	2921.49.00	2925.29.90	2933.71.90
2903.45.00	2907.19.99	2914.39.00	2917.14.90	2921.51.90	2926.30.00	2933.72.00
2903.46.00	2907.21.90	2914.40.90	2917.19.10	2921.59.90	2926.90.90	2933.79.00
2903.47.00	2907.22.90	2914.50.90	2917.19.99	2922.11.00	2929.90.10	2933.91.90
2903.49.00	2907.29.20	2914.61.00	2917.20.00	2922.12.00	2929.90.90	2933.99.22
2903.61.10	2907.29.90	2914.69.90	2917.32.00	2922.13.00	2930.20.10	2933.99.90
2903.69.90	2908.11.90	2914.70.00	2917.33.00	2922.14.00	2930.20.99	2934.10.00
2904.10.10	2908.19.90	2915.13.90	2917.34.10	2922.19.91	2930.30.20	2934.20.90
2904.10.99	2908.91.00	2915.24.00	2917.34.99	2922.19.99	2930.30.99	2934.30.90
2904.20.00	2908.99.19	2915.29.90	2917.39.90	2922.21.00	2930.50.90	2934.91.00
2904.90.00	2908.99.90	2915.32.00	2918.18.90	2922.29.29	2930.90.21	2934.99.10
2905.11.00	2909.30.00	2915.33.00	2918.19.10	2922.29.90	2930.90.29	2934.99.99
2905.12.00	2909.41.00	2915.36.00	2918.19.99	2922.31.00	2930.90.99	2935.00.20
2905.16.90	2909.43.00	2915.39.90	2918.23.00	2922.39.90	2931.00.10	2935.00.99
2905.17.00	2909.44.90	2915.50.10	2918.29.90	2922.41.90	2931.00.99	2937.19.19
2905.19.10	2909.49.91	2915.50.99	2918.91.00	2922.44.00	2932.19.00	2937.29.10
2905.19.99	2909.49.92	2915.70.10	2918.99.90	2922.49.90	2932.29.90	2937.39.19
2905.22.00	2909.49.99	2915.70.99	2919.90.10	2922.50.90	2932.91.00	2937.50.10
2905.31.00	2909.50.90	2915.90.10	2919.90.99	2923.10.90	2932.92.00	2937.50.29
2905.32.00	2909.60.20	2915.90.92	2920.11.00	2923.20.90	2932.93.00	2937.50.39
2905.39.00	2909.60.99	2915.90.99	2920.19.00	2923.90.10	2932.94.00	2937.90.19
2905.42.00	2910.10.00	2916.12.20	2920.90.10	2923.90.99	2932.95.00	2938.90.00
2905.43.00	2910.20.00	2916.12.90	2920.90.99	2924.11.00	2932.99.00	2940.00.00
2905.45.00	2910.40.90	2916.15.00	2921.11.90	2924.12.90	2933.19.90	2942.00.90
2905.49.10	2910.90.90	2916.19.00	2921.19.20	2924.19.10	2933.29.90	
2905.49.90	2911.00.00	2916.20.10	2921.19.91	2924.19.99	2933.32.90	
2905.51.00	2912.19.10	2916.20.99	2921.19.99	2924.21.00	2933.33.00	
2905.59.00	2912.19.99	2916.31.00	2921.22.00	2924.23.19	2933.39.90	
2906.12.00	2912.29.00	2916.32.00	2921.29.90	2924.23.99	2933.41.00	
2906.13.00	2912.30.00	2916.34.00	2921.30.90	2924.24.00	2933.49.10	

Chapter 32 — Tanning or dyeing extracts; tannins and their derivatives; dyes, pigments and other colouring matter; paints and varnishes; putty and other mastics; inks**Chapitre 32 — Extraits tannants ou tinctoriaux; tanins et leurs dérivés; pigments et autres matières colorantes; peintures et vernis; mastics; encres**

3202.10.10	3205.00.00	3206.49.29	3207.10.90	3212.10.00	3215.90.90
3203.00.10	3206.19.90	3206.49.30	3207.20.00	3212.90.90	
3204.17.91	3206.20.00	3206.49.89	3207.30.90	3215.11.00	
3204.17.99	3206.42.90	3206.49.90	3207.40.90	3215.19.90	

Chapter 38 — Miscellaneous chemical products

3801.30.90	3809.93.00	3812.10.00
3801.90.00	3810.10.90	3812.20.90
3806.30.90	3810.90.00	3812.30.90
3807.00.10	3811.11.00	3813.00.00
3809.91.20	3811.19.00	3814.00.00
3809.91.90	3811.21.90	3815.19.10
3809.92.10	3811.29.00	3815.90.10
3809.92.90	3811.90.00	3816.00.90

Chapitre 38 — Produits divers des industries chimiques

3817.00.90	3824.40.00	3824.76.00	3824.90.30
3821.00.90	3824.50.90	3824.77.00	3824.90.49
3823.11.00	3824.60.00	3824.78.00	3824.90.90
3823.12.00	3824.71.00	3824.79.00	
3823.19.00	3824.72.00	3824.81.00	
3823.70.90	3824.73.00	3824.82.00	
3824.10.00	3824.74.00	3824.83.00	
3824.30.00	3824.75.00	3824.90.20	

Chapter 39 — Plastics and articles thereof

3901.10.90	3904.10.90	3907.20.90
3901.20.90	3904.21.00	3907.30.90
3901.30.00	3904.22.00	3907.40.10
3901.90.00	3904.30.90	3907.50.00
3902.10.00	3904.40.00	3907.60.90
3902.30.00	3904.50.10	3907.70.90
3902.90.10	3904.90.00	3907.91.00
3903.11.00	3905.12.00	3907.99.90
3903.19.10	3905.19.90	3908.10.00
3903.19.90	3905.21.00	3908.90.00
3903.20.10	3905.29.90	3909.10.10
3903.20.90	3905.91.10	3909.20.90
3903.30.10	3905.99.10	3909.30.10
3903.30.90	3906.10.90	3909.40.91
3903.90.00	3906.90.91	3909.50.90

Chapitre 39 — Matières plastiques et ouvrages en ces matières

3910.00.90	3917.10.10	3920.43.90	3921.11.90
3911.10.10	3917.21.00	3920.49.90	3921.12.91
3911.90.90	3917.22.00	3920.51.90	3921.12.99
3912.11.90	3917.23.90	3920.59.10	3921.13.91
3912.12.00	3917.29.90	3920.61.10	3921.13.99
3912.20.10	3917.31.90	3920.62.90	3921.14.90
3912.39.10	3917.40.90	3920.63.00	3921.19.90
3912.90.90	3919.10.10	3920.71.00	3921.90.12
3913.10.00	3919.90.10	3920.73.10	3921.90.19
3913.90.90	3919.90.99	3920.79.10	3921.90.94
3914.00.10	3920.10.10	3920.79.29	3921.90.99
3916.10.00	3920.10.90	3920.92.90	
3916.20.00	3920.20.20	3920.93.00	
3916.90.11	3920.20.90	3920.94.10	
3916.90.99	3920.30.90	3920.99.91	

Chapter 40 — Rubber and articles thereof

4005.10.90	4006.10.00	4008.19.10
4005.20.00	4006.90.90	4008.19.90
4005.91.90	4007.00.90	4008.21.90
4005.99.00	4008.11.90	4008.29.10

Chapitre 40 — Caoutchouc et ouvrages en caoutchouc

4008.29.90	4009.22.90	4009.42.90	4010.12.29
4009.11.00	4009.31.90	4010.11.10	4010.19.19
4009.12.00	4009.32.90	4010.11.20	4010.19.29
4009.21.00	4009.41.90	4010.12.19	

Chapter 41 — Raw hides and skins (other than furskins) and leather

4104.11.22	4104.19.41	4104.49.92
4104.11.29	4104.19.49	4104.49.93
4104.11.31	4104.19.91	4104.49.99
4104.11.39	4104.19.99	4105.10.12
4104.11.41	4104.41.12	4105.10.19
4104.11.49	4104.41.19	4105.10.29
4104.11.91	4104.41.92	4105.10.99
4104.11.99	4104.41.99	4105.30.12
4104.19.22	4104.49.12	4105.30.19
4104.19.29	4104.49.19	4105.30.99
4104.19.31	4104.49.22	4106.21.29
4104.19.39	4104.49.29	4106.21.99

Chapitre 41 — Peaux (autres que les pelleteries) et cuirs

4106.22.22	4106.92.90	4107.19.93	4113.20.20
4106.22.29	4107.11.12	4107.19.99	4113.20.90
4106.22.92	4107.11.19	4107.91.20	4113.90.20
4106.22.99	4107.11.92	4107.91.90	4113.90.90
4106.31.10	4107.11.99	4107.92.20	4114.10.00
4106.31.92	4107.12.12	4107.92.90	4114.20.90
4106.31.99	4107.12.19	4107.99.20	
4106.32.20	4107.12.92	4107.99.30	
4106.32.90	4107.12.99	4107.99.90	
4106.91.20	4107.19.12	4112.00.90	
4106.91.90	4107.19.19	4113.10.20	
4106.92.20	4107.19.92	4113.10.90	

Chapter 43 — Furskins and artificial fur; manufactures thereof

4302.11.00	4302.19.22	4302.19.29
------------	------------	------------

Chapitre 43 — Pelleteries et fourrures; pelleteries factices

4302.19.30	4302.19.90	4302.20.00
------------	------------	------------

Chapter 44 — Wood and articles of wood; wood charcoal**Chapitre 44 — Bois, charbon de bois et ouvrages en bois**

4408.10.10	4408.90.10	4410.19.10	4412.31.90	4412.39.90	4413.00.00
4408.31.10	4410.11.10	4412.10.10	4412.32.90	4412.94.90	4415.20.90
4408.39.10	4410.12.00	4412.10.90	4412.39.10	4412.99.90	4416.00.90

Chapter 51 — Wool, fine or coarse animal hair; horsehair yarn and woven fabric**Chapitre 51 — Laine, poils fins ou grossiers; fils et tissus de crin**

5106.10.90	5111.19.31	5111.20.91	5111.30.29	5112.11.60	5112.20.91	5112.90.30
5106.20.00	5111.19.32	5111.20.92	5111.30.91	5112.11.90	5112.20.92	5112.90.91
5107.10.90	5111.19.39	5111.30.12	5111.30.92	5112.19.19	5112.30.29	5112.90.92
5107.20.90	5111.19.90	5111.30.13	5111.90.50	5112.19.94	5112.30.30	5113.00.90
5111.11.50	5111.20.19	5111.30.18	5111.90.91	5112.19.95	5112.30.91	
5111.11.90	5111.20.29	5111.30.19	5111.90.92	5112.20.30	5112.30.94	

Chapter 52 — Cotton**Chapitre 52 — Coton**

5203.00.90	5206.12.00	5208.23.99	5209.21.90	5210.29.00	5211.39.00	5212.15.90
5204.11.10	5206.13.00	5208.29.99	5209.22.90	5210.31.00	5211.41.90	5212.21.30
5204.11.90	5206.22.00	5208.31.99	5209.29.90	5210.32.00	5211.42.90	5212.21.90
5205.11.90	5206.31.00	5208.32.90	5209.31.90	5210.39.00	5211.43.90	5212.22.30
5205.12.90	5206.32.00	5208.33.99	5209.32.90	5210.41.00	5211.51.00	5212.22.90
5205.13.90	5206.34.00	5208.39.90	5209.39.90	5210.49.19	5211.52.90	5212.23.30
5205.14.90	5206.35.00	5208.41.90	5209.41.90	5210.49.90	5211.59.00	5212.23.90
5205.21.90	5206.41.00	5208.42.99	5209.42.90	5210.51.90	5212.11.30	5212.24.30
5205.22.90	5206.42.00	5208.43.90	5209.43.99	5210.59.00	5212.11.90	5212.24.90
5205.23.90	5206.43.00	5208.49.99	5209.49.90	5211.11.00	5212.12.30	5212.25.30
5205.24.90	5206.44.00	5208.51.90	5209.51.00	5211.12.90	5212.12.90	5212.25.90
5205.31.90	5208.12.90	5208.52.90	5209.52.90	5211.19.00	5212.13.40	
5205.32.90	5208.13.90	5208.59.99	5209.59.90	5211.20.19	5212.13.90	
5205.41.90	5208.19.90	5209.11.90	5210.11.00	5211.20.90	5212.14.40	
5205.42.90	5208.21.99	5209.12.90	5210.19.00	5211.31.00	5212.14.90	
5206.11.00	5208.22.90	5209.19.90	5210.21.00	5211.32.90	5212.15.30	

Chapter 53 — Other vegetable textile fibres; paper yarn and woven fabrics of paper yarn**Chapitre 53 — Autres fibres textiles végétales; fils de papier et tissus de fils de papier**

5308.90.90	5309.19.90	5309.29.90	5311.00.90
5309.11.90	5309.21.90	5310.90.99	

Chapter 54 — Man-made filaments; strip and the like of man-made textile materials**Chapitre 54 — Filaments synthétiques ou artificiels; lames et formes similaires en matières textiles synthétiques ou artificielles**

5401.10.00	5402.51.90	5407.30.90	5407.54.90	5407.74.00	5408.10.90	5408.32.90
5402.11.90	5402.52.99	5407.41.90	5407.61.11	5407.81.90	5408.21.90	5408.33.90
5402.19.90	5402.59.90	5407.42.90	5407.61.19	5407.82.99	5408.22.29	5408.34.90
5402.20.90	5402.61.00	5407.43.00	5407.61.93	5407.83.99	5408.22.99	
5402.31.90	5402.62.90	5407.44.00	5407.61.99	5407.84.90	5408.23.19	
5402.32.90	5402.69.90	5407.51.90	5407.69.90	5407.91.90	5408.23.99	
5402.33.90	5407.10.20	5407.52.19	5407.71.00	5407.92.90	5408.24.19	
5402.34.90	5407.10.90	5407.52.90	5407.72.00	5407.93.90	5408.24.99	
5402.39.00	5407.20.99	5407.53.00	5407.73.90	5407.94.90	5408.31.90	

Chapter 55 — Man-made staple fibres**Chapitre 55 — Fibres synthétiques ou artificielles discontinues**

5508.10.10	5509.31.00	5509.61.00	5510.12.90	5512.21.90	5513.13.99	5513.31.90
5509.11.00	5509.32.90	5509.62.00	5510.20.90	5512.29.99	5513.19.00	5513.39.19
5509.12.90	5509.41.90	5509.91.00	5510.30.90	5512.91.90	5513.21.00	5513.39.99
5509.21.90	5509.42.00	5509.92.00	5510.90.00	5512.99.99	5513.23.19	5513.41.90
5509.22.30	5509.52.90	5509.99.00	5512.11.99	5513.11.99	5513.23.99	5513.49.90
5509.22.90	5509.53.90	5510.11.90	5512.19.99	5513.12.99	5513.29.90	5514.11.99

5514.12.90	5514.30.99	5515.12.90	5515.91.90	5516.14.90	5516.32.00	5516.44.00
5514.19.90	5514.41.00	5515.13.99	5515.99.19	5516.21.99	5516.33.00	5516.91.99
5514.21.00	5514.42.00	5515.19.90	5515.99.99	5516.22.90	5516.34.00	5516.92.90
5514.22.90	5514.43.90	5515.21.90	5516.11.00	5516.23.99	5516.41.00	5516.94.90
5514.23.90	5514.49.90	5515.22.00	5516.12.90	5516.24.90	5516.42.00	
5514.29.90	5515.11.90	5515.29.90	5516.13.90	5516.31.00	5516.43.00	

Chapter 56 — Wadding, felt and nonwovens; special yarns; twine, cordage, ropes and cables and articles thereof**Chapitre 56 — Ouates, feutres et nontissés; fils spéciaux; ficelles, cordes et cordages; articles de corderie**

5601.21.29	5602.90.90	5603.12.30	5603.13.40	5603.14.50	5603.92.99	5604.90.10
5601.29.90	5603.11.30	5603.12.40	5603.13.50	5603.14.99	5603.93.60	5606.00.90
5602.10.90	5603.11.40	5603.12.50	5603.13.99	5603.91.50	5603.93.90	
5602.21.99	5603.11.50	5603.12.99	5603.14.30	5603.91.90	5603.94.50	
5602.29.00	5603.11.99	5603.13.30	5603.14.40	5603.92.60	5603.94.90	

Chapter 58 — Special woven fabrics; tufted textile fabrics; lace; tapestries; trimmings; embroidery**Chapitre 58 — Tissus spéciaux; surfaces textiles touffetées; dentelles; tapisseries; passementeries; broderies**

5801.10.99	5801.31.90	5802.19.90	5804.10.90	5806.31.40	5807.90.90	5810.99.90
5801.22.29	5801.32.90	5802.20.90	5804.21.90	5806.31.50	5808.10.90	5811.00.10
5801.22.99	5801.33.90	5802.30.90	5804.29.90	5806.31.90	5808.90.90	5811.00.29
5801.23.90	5801.34.90	5803.00.19	5804.30.30	5806.32.99	5809.00.90	5811.00.90
5801.24.90	5801.35.99	5803.00.22	5804.30.90	5806.39.99	5810.10.90	
5801.25.10	5801.36.90	5803.00.29	5806.10.19	5806.40.90	5810.91.30	
5801.25.29	5801.90.99	5803.00.99	5806.10.99	5807.10.19	5810.91.90	
5801.26.90	5802.11.90	5804.10.30	5806.20.90	5807.10.29	5810.92.90	

Chapter 59 — Impregnated, coated, covered or laminated textile fabrics; textile articles of a kind suitable for industrial use**Chapitre 59 — Tissus imprégnés, enduits, recouverts ou stratifiés; articles techniques en matières textiles**

5901.10.90	5903.10.19	5903.90.10	5906.99.22	5909.00.00	5911.31.10	
5901.90.90	5903.10.29	5903.90.29	5906.99.29	5910.00.19	5911.32.10	
5902.10.00	5903.20.19	5906.10.90	5907.00.13	5910.00.90	5911.40.90	
5902.20.00	5903.20.23	5906.91.99	5907.00.18	5911.10.90	5911.90.20	
5902.90.00	5903.20.29	5906.99.19	5907.00.19	5911.20.90	5911.90.90	

Chapter 60 — Knitted or crocheted fabrics**Chapitre 60 — Étoffes de bonneterie**

6001.10.90	6002.90.19	6004.10.19	6005.23.90	6005.43.99	6006.23.90	6006.43.90
6001.21.00	6002.90.90	6004.10.90	6005.24.30	6005.44.90	6006.24.10	6006.44.90
6001.22.00	6003.10.99	6004.90.30	6005.24.90	6005.90.29	6006.24.90	6006.90.90
6001.29.90	6003.20.40	6004.90.90	6005.31.90	6005.90.99	6006.31.90	
6001.91.00	6003.20.90	6005.21.30	6005.32.90	6006.21.10	6006.32.90	
6001.92.90	6003.30.99	6005.21.90	6005.33.99	6006.21.90	6006.33.90	
6001.99.90	6003.40.99	6005.22.30	6005.34.90	6006.22.10	6006.34.90	
6002.40.40	6003.90.40	6005.22.90	6005.41.90	6006.22.90	6006.41.90	
6002.40.90	6003.90.90	6005.23.30	6005.42.90	6006.23.29	6006.42.90	

Chapter 68 — Articles of stone, plaster, cement, asbestos, mica or similar materials**Chapitre 68 — Ouvrages en pierres, plâtre, ciment, amiante, mica ou matières analogues**

6804.10.00	6805.10.90	6805.30.20	6806.10.90	6814.10.90	6815.10.90	
6804.23.00	6805.20.20	6805.30.90	6806.20.00	6814.90.00		
6805.10.20	6805.20.90	6806.10.10	6806.90.90	6815.10.20		

Chapter 70 — Glass and glassware**Chapitre 70 — Verre et ouvrages en verre**

7019.31.90	7019.39.99	7019.51.20	7019.52.99	7019.90.40		
7019.32.20	7019.40.20	7019.51.99	7019.59.20	7019.90.90		
7019.32.90	7019.40.99	7019.52.20	7019.59.99			

Chapter 71 — Natural or cultured pearls, precious or semi-precious stones, precious metals, metals clad with precious metal and articles thereof; imitation jewellery; coin

7106.92.19 7106.92.22 7108.13.20
7106.92.21 7107.00.00 7109.00.00

Chapitre 71 — Perles fines ou de culture, pierres gemmes ou similaires, métaux précieux, plaqués ou doublés de métaux précieux et ouvrages en ces matières; bijouterie de fantaisie; monnaies

7111.00.00 7115.90.90
7115.10.00

Chapter 72 — Iron and steel

7202.60.00 7202.91.00 7202.92.90
7202.70.00 7202.92.10 7202.93.00

Chapitre 72 — Fonte, fer et acier

7202.99.00 7206.90.00
7205.10.10

Chapter 73 — Articles of iron and steel

7303.00.00 7307.22.90 7307.92.90
7307.11.10 7307.23.10 7307.93.10
7307.11.90 7307.23.90 7307.99.20
7307.19.91 7307.29.91 7307.99.91
7307.19.99 7307.29.99 7307.99.99
7307.21.10 7307.91.19 7309.00.90
7307.21.91 7307.91.20 7310.10.11
7307.21.99 7307.91.90 7310.10.19

Chapitre 73 — Ouvrages en fonte, fer ou acier

7310.10.90 7315.82.92 7318.14.00 7318.29.90
7310.21.00 7315.89.91 7318.15.90 7320.10.00
7310.29.00 7315.89.92 7318.16.00 7320.20.90
7311.00.90 7315.90.91 7318.19.00 7320.90.90
7315.12.91 7315.90.99 7318.21.00 7324.29.10
7315.12.99 7318.11.00 7318.22.90 7325.91.10
7315.81.90 7318.12.00 7318.23.00 7325.91.90
7315.82.91 7318.13.90 7318.24.00

Chapter 74 — Copper and articles thereof

7407.10.11 7407.21.22 7408.11.31
7407.10.12 7407.21.90 7408.11.32
7407.10.21 7407.29.21 7408.19.00
7407.10.29 7407.29.29 7408.21.20
7407.21.21 7407.29.90 7408.21.90

Chapitre 74 — Cuivre et ouvrages de cuivre

7408.22.10 7411.21.00 7413.00.00 7415.39.00
7408.22.90 7411.22.00 7415.10.00
7408.29.10 7411.29.00 7415.21.00
7408.29.90 7412.10.00 7415.29.00
7411.10.00 7412.20.00 7415.33.90

Chapter 76 — Aluminum and articles thereof

7603.10.00 7604.21.00 7605.29.00
7603.20.00 7604.29.12 7606.11.20
7604.10.12 7604.29.20 7606.12.90
7604.10.20 7605.19.00 7606.91.90

Chapitre 76 — Aluminium et ouvrages en aluminium

7606.92.90 7608.10.00 7614.10.00
7607.11.19 7609.00.00 7614.90.00
7607.19.90 7611.00.90 7616.10.90
7607.20.90 7613.00.00

Chapter 78 — Lead and articles thereof

7801.10.90 7801.99.00 7804.11.90

Chapitre 78 — Plomb et ouvrages en plomb

7804.19.00 7804.20.00 7806.00.10 7806.00.90

Chapter 80 — Tin and articles thereof

8003.00.20 8007.00.20 8007.00.30

Chapitre 80 — Étain et ouvrages en étain**Chapter 81 — Other base metals; cermets; articles thereof**

8101.99.90 8104.11.00 8105.90.00
8102.95.10 8104.19.90 8107.90.00
8102.95.20 8104.30.00 8108.20.90
8102.99.00 8104.90.00 8108.30.00
8103.90.00 8105.20.90 8108.90.90

Chapitre 81 — Autres métaux communs; cermets; ouvrages en ces matières

8109.20.90 8111.00.40 8112.99.20
8109.30.00 8112.51.00 8112.99.90
8109.90.90 8112.52.00 8113.00.00
8111.00.12 8112.59.00
8111.00.22 8112.92.90

Chapter 82 — Tools, implements, cutlery, spoons and forks, of base metal; parts thereof of base metal

8205.70.20 8207.19.90 8207.30.10
8207.19.20 8207.20.10 8207.40.10

Chapitre 82 — Outils et outillage, articles de coutellerie et couverts de table, en métaux communs; parties de ces articles, en métaux communs

8207.50.90 8207.80.10 8209.00.92
8207.60.10 8209.00.10

Chapter 83 — Miscellaneous articles of base metal

8301.20.90	8301.60.00	8308.10.90	8309.90.90
8301.30.00	8307.10.90	8308.90.90	8311.10.00
8301.40.10	8307.90.00	8309.10.00	8311.20.00

Chapitre 83 — Ouvrages divers en métaux communs

8311.30.00
8311.90.90

Chapter 84 — Nuclear reactors, boilers, machinery and mechanical appliances; parts thereof

8401.10.00	8409.91.20	8411.82.90	8438.20.10	8459.40.10	8463.30.10	8477.59.21
8401.40.00	8409.91.90	8411.99.20	8438.40.10	8459.61.10	8463.90.10	8477.80.91
8402.11.00	8410.11.10	8413.70.99	8438.60.10	8460.29.10	8467.11.10	8480.20.00
8402.12.00	8410.11.20	8415.20.90	8443.13.20	8460.90.91	8467.19.10	8480.30.00
8402.19.00	8410.12.10	8415.83.10	8451.80.10	8461.50.11	8467.21.10	8480.71.10
8402.20.00	8410.12.20	8415.90.22	8457.30.00	8461.50.91	8467.22.10	8480.79.00
8402.90.00	8410.13.10	8415.90.29	8458.11.10	8462.21.91	8467.29.10	8482.10.10
8403.10.00	8410.13.20	8421.23.20	8458.19.10	8462.29.91	8468.90.10	8482.80.10
8404.10.10	8410.90.20	8421.23.90	8458.91.90	8462.31.10	8477.10.10	8483.20.00
8407.33.90	8410.90.30	8421.31.90	8459.21.10	8462.39.10	8477.20.10	8483.30.00
8407.34.10	8411.81.20	8436.80.91	8459.29.10	8462.49.21	8477.51.11	8483.40.91
8407.34.21	8411.81.90	8437.10.91	8459.31.10	8462.91.99	8477.51.21	
8407.34.29	8411.82.20	8437.80.10	8459.39.90	8463.10.10	8477.59.11	

Chapitre 84 — Réacteurs nucléaires, chaudières, machines, appareils et engins mécaniques; parties de ces machines ou appareils**Chapter 85 — Electrical machinery and equipment and parts thereof; sound recorders and reproducers, television image and sound recorders and reproducers, and parts and accessories of such articles**

8501.10.12	8501.40.22	8501.64.99	8507.40.10	8516.80.90	8536.70.30	8544.19.90
8501.10.99	8501.40.29	8502.11.90	8507.80.20	8528.49.11	8536.90.91	8544.49.90
8501.20.90	8501.40.39	8502.12.00	8507.90.90	8528.49.19	8536.90.92	8544.60.91
8501.31.20	8501.51.90	8502.13.00	8511.10.00	8528.59.11	8537.10.21	8544.60.99
8501.31.30	8501.52.20	8502.20.90	8511.20.00	8528.59.19	8537.10.31	8545.19.28
8501.32.20	8501.53.91	8502.39.10	8511.30.00	8528.71.40	8537.10.93	8545.19.29
8501.32.90	8501.53.99	8502.40.00	8511.40.90	8528.72.34	8542.31.90	8548.90.90
8501.33.20	8501.61.90	8506.90.90	8511.50.00	8528.72.97	8542.32.90	
8501.33.30	8501.62.90	8507.10.00	8511.80.90	8536.20.90	8542.33.90	
8501.34.20	8501.63.90	8507.20.10	8511.90.90	8536.70.10	8542.39.90	
8501.34.30	8501.64.91	8507.30.20	8516.10.20	8536.70.20	8544.11.90	

Chapitre 85 — Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties; appareils d'enregistrement ou de reproduction du son, appareils d'enregistrement ou de reproduction des images et du son en télévision, et parties et accessoires de ces appareils**Chapter 90 — Optical, photographic, cinematographic, measuring, checking, precision, medical or surgical instruments and apparatus; parts and accessories thereof**

9001.10.90	9013.90.30	9017.90.90	9028.20.90	9030.31.10	9031.49.90
9001.20.00	9015.90.10	9024.10.90	9028.30.00	9030.33.10	9031.80.90
9013.10.00	9016.00.10	9024.80.90	9029.20.90	9030.84.10	9032.89.90
9013.20.00	9016.00.90	9025.90.90	9029.90.20	9030.89.10	9033.00.90
9013.80.90	9017.90.10	9028.10.00	9030.10.90	9031.20.90	

Chapitre 90 — Instruments et appareils d'optique, de photographie ou de cinématographie, de mesure, de contrôle ou de précision; instruments et appareils médico-chirurgicaux; parties et accessoires de ces instruments ou appareils

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

OFFICE OF THE REGISTRAR GENERAL

BUREAU DU REGISTRAIRE GÉNÉRAL

*Appointments**Nominations**Name and position/Nom et poste**Order in Council/Décret en conseil*

Brown, Malcolm Department of Natural Resources/Ministère des Ressources naturelles Associate Deputy Minister/Sous-ministre délégué	2009-1450
Chaput, Mary Public Health Agency of Canada/Agence de la Santé publique du Canada Executive Vice-President and Chief Operating Officer/Premier vice-président et chef de l'exploitation	2009-1456
Forster, John Associate Deputy Minister of Transport and Associate Deputy Head of the Office of Infrastructure of Canada to be styled Associate Deputy Minister of Infrastructure/Sous-ministre délégué des Transports et d'administrateur général délégué du Bureau de l'infrastructure du Canada devant porter le titre de sous-ministre délégué de l'Infrastructure	2009-1455
Jackson, Karen Department of Human Resources and Skills Development/Ministère des Ressources humaines et du Développement des compétences Associate Deputy Minister/Sous-ministre déléguée	2009-1454
O'Brien, Gary William Clerk of the Senate and Clerk of the Parliaments/Greffier du Sénat et greffier des Parlements	2009-1520
Senate of Canada/Sénat du Canada Commissioner to administer oaths/Commissaire à l'assermentation	2009-1521
Ricard, Lyse Deputy Commissioner of Revenue/Commissaire déléguée du revenu	2009-1453
Swords, Colleen Department of Indian Affairs and Northern Development/Ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien Associate Deputy Minister/Sous-ministre déléguée	2009-1452
Toronto Port Authority/Administration portuaire de Toronto Directors/Administrateurs	
Curry, G. Mark	2009-1445
Poirier, Robert D.	2009-1446
Trusch, Andrew Department of Public Works and Government Services/Ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux Associate Deputy Minister/Sous-ministre délégué	2009-1449
Wallace, Stephen Department of Canadian Heritage/Ministère du Patrimoine canadien Associate Deputy Minister/Sous-ministre délégué	2009-1451

September 11, 2009

Le 11 septembre 2009

DIANE BÉLANGER
Manager

La gestionnaire
DIANE BÉLANGER

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 REVENUE AGENCY****INCOME TAX ACT***Revocation of registration of charities*

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

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

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

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

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

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
105152599RR0001	T. DONALD MILLER FOUNDATION, TORONTO, ONT.
106914773RR0001	CHILDREN'S NURSERY CENTRE (MARMORA), MARMORA, ONT.
106963556RR0001	TRANSITIONS FOR YOUTH (ONTARIO), ST. CATHARINES, ONT.
107621989RR0001	SŒURS DU SACRÉ-CŒUR DE JÉSUS (OTTAWA), OTTAWA (ONT.)
107833394RR0009	PENTECOSTAL ASSEMBLY, ST. JOHN'S, N.L.
108027129RR0001	SAINT-LAMBERT BAPTIST CHURCH, SAINT-LAMBERT, QUE.
118776962RR0001	ACCUEIL GROSSESSE – BIRTHRIGHT, EDMUNDSTON (N.-B.)
118821123RR0001	BUREAU DE LA PROPAGANDE ST-VINCENT-DE-PAUL, QUÉBEC (QC)
118862978RR0001	CHURCH OF THE HOLY PROTECTION, THUNDER BAY, ONT.
118898840RR0001	EMMANUEL CHURCH, WINDSOR, N.B.
118899186RR0001	EMMANUEL OUTREACH MINISTRIES INC., SAINT JOHN, N.B.
118900109RR0001	END TIME REAPERS, SARNIA, ONT.
118905223RR0001	FABRIQUE DE LA PAROISSE CŒUR-IMMACULÉ-DE-MARIE, SHERBROOKE (QC)
118932201RR0001	FRENCH'S UNITED CHURCH, CHATHAM, ONT.
118939495RR0001	GLEBE CENTRE AUXILIARY, NEPEAN, ONT.
118952035RR0001	THE COMMUNITY ADOLESCENT NETWORK OF HAMILTON, HAMILTON, ONT.
118965888RR0001	HUSSAR MEMORIAL SCHOLARSHIP FUND, HUSSAR, ALTA.
118967785RR0005	THE GREATER KINGSTON HOLINESS CHURCH, GREELY, ONT.
118975390RR0001	JOHN THE BAPTIST FELLOWSHIP INC., BRISTOL, N.B.
118979772RR0001	KENT COUNTY CHRISTIAN BUSINESS MENS COMMITTEE, CHATHAM, ONT.
118982586RR0001	KINGSWAY CHRISTIAN CHURCH, NEPEAN, ONT.
119011419RR0001	LE CENTRE SATHYA SAI DE MONTRÉAL INC., LAVAL (QC)
119071157RR0001	OTTAWA ADULT INSTITUTE FOR JEWISH EDUCATION, OTTAWA, ONT.
119126175RR0001	ROYALAIRES DRUM & BUGLE CORPS, GUELPH, ONT.
119145449RR0001	SENIOR TALENT BANK OF HAMILTON-WENTWORTH, HAMILTON, ONT.
119160232RR0001	THE SPIRITUAL ASSEMBLY OF THE BAHÁ'IS OF WILLIAMS LAKE, WILLIAMS LAKE, B.C.
119163046RR0001	ST. ANDREW'S CEMETERY FUND, TWILLINGATE, N.L.
119223758RR0339	THE CHURCH OF JESUS CHRIST OF LATTER-DAY SAINTS - PUNNICHY BRANCH, INDIAN HEAD, ALTA.
119223758RR0400	THE CHURCH OF JESUS CHRIST OF LATTER-DAY SAINTS - CENTENNIAL PARK WARD, CALGARY, ALTA.
119223758RR0464	THE CHURCH OF JESUS CHRIST OF LATTER-DAY SAINTS - LETHBRIDGE 13TH BRANCH, LETHBRIDGE, ALTA.
119223758RR0482	THE CHURCH OF JESUS CHRIST OF LATTER-DAY SAINTS - SURREY 4TH (Y.S.A.) BRANCH, SURREY, B.C.
119223758RR0491	THE CHURCH OF JESUS CHRIST OF LATTER-DAY SAINTS - WATERLOO WARD, CALGARY, ALTA.
119223758RR0493	THE CHURCH OF JESUS CHRIST OF LATTER-DAY SAINTS - MOUNT PLEASANT WARD, CALGARY, ALTA.
119223758RR0499	THE CHURCH OF JESUS CHRIST OF LATTER-DAY SAINTS - MORLEY BRANCH, CALGARY, ALTA.
119256311RR0001	THE SPIRITUAL ASSEMBLY OF THE BAHÁ'IS OF STRATHMORE, STRATHMORE, ALTA.
119263598RR0001	THOMSON SCHOLARSHIP FUND, TORONTO, ONT.
119288272RR0001	WANLESS COMMUNITY CHURCH COMMITTEE, WANLESS, MAN.
119762052RR0001	CAMP LE GOÉLAND, MONTRÉAL (QC)
122518103RR0001	THOMPSON GENERAL HOSPITAL FOUNDATION INC., THOMPSON, MAN.
129029146RR0001	NEPEAN SENIORS' HOME SUPPORT, OTTAWA, ONT.
130654908RR0001	LA FABRIQUE DE LA PAROISSE DE SAINT-MARC-DE-ROSEMONT, MONTRÉAL (QC)
131804544RR0001	FIRST CHURCH OF CHRIST, SCIENTIST PARKSVILLE, PORT ALBERNI, B.C.
133131862RR0001	WATERBROOK FARM CAMP INC., HAGERSVILLE, ONT.
133743195RR0001	ÉGLISE ÉVANGÉLIQUE LUTHÉRIENNE DU SAUVEUR VIVANT, KANATA (ONT.)
134415041RR0001	ST. GREGORY'S PARISH, TRENTON, N.S.
138198379RR0001	NEW LIFE IN CHRIST INTERNATIONAL MINISTRIES INC., SCARBOROUGH, ONT.

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
139155675RR0001	CENTRE FOR STRESS DISORDERS, TORONTO, ONT.
882067622RR0001	PARTNERS FOR YOUTH OUTREACH SOCIETY OF EDMONTON, EDMONTON, ALTA.
887406999RR0001	THE SPIRITUAL ASSEMBLY OF THE BAHAI'IS OF INUVIK, INUVIK, N.W.T.
887946267RR0001	PRESBYTERIAN WOMEN'S MISSIONARY SOCIETY, WESTERN DIVISION, AFTERNOON AUXILIARY, TOLMIE MEMORIAL PRESBYTERIAN CHURCH, PORT ELGIN, ONT.
888113990RR0001	THE ST. CATHARINES GENERAL HOSPITAL EMPLOYEES' COMMUNITY FUND, ST. CATHARINES, ONT.
888362886RR0001	EDMONTON SCOUT FOUNDATION, EDMONTON, ALTA.
888704194RR0001	PRESBYTERIAN WOMEN'S MISSIONARY SOCIETY, WESTERN DIVISION PRINCE ALBERT LUCY BAKER AUXILIARY, ST. PAUL'S PRESBYTERIAN CHURCH, PRINCE ALBERT, SASK.
889392841RR0001	UNITED GRAIN GROWERS LIMITED, EMPLOYEE'S CHARITABLE DONATION FUND, PORT ARTHUR, ONT.
889805172RR0001	PRESBYTERIAN WOMEN'S MISSIONARY SOCIETY, WESTERN DIVISION GLENVIEW AFTERNOON AUXILIARY, GLENVIEW PRESBYTERIAN CHURCH, TORONTO, ONT.
890058779RR0001	SUNRISE SENIORS' BUILDING PROJECT SOCIETY, SURREY, B.C.
890076177RR0001	WETASKIWIN AND DISTRICT PALLIATIVE CARE COUNCIL, WETASKIWIN, ALTA.
890082993RR0001	CAMROSE BLOCK PARENT ASSOCIATION, CAMROSE, ALTA.
890636780RR0001	COMMUNITY BIBLE CHURCH, ST. CATHARINES, ONT.
890728587RR0001	LE CENTRE PRÉSCOLAIRE DE LA BAIE SAINTE-MARIE, POINTE-DE-L'ÉGLISE (N.-É.)
891152373RR0001	FAITH BIBLE CHAPEL, SIMCOE, ONT.
892825787RR0001	THE JARDINE BURSARY TRUST FUND, OYEN, ALTA.
893417964RR0001	QUINTE SUZUKI SCHOOL FOR STRINGS, STIRLING, ONT.
893621680RR0001	THE KAPER FAMILY FOUNDATION, TOWN OF MOUNT ROYAL, QUE.
893670067RR0001	MESSIAH LUTHERAN CHURCH, COURTLAND, ONT.
898070180RR0001	ALBERTA MENTOR FOUNDATION FOR YOUTH, CALGARY, ALTA.
899288898RR0001	LIFE KEYS RESOURCES SOCIETY, VICTORIA, B.C.

TERRY DE MARCH
Director General
Charities Directorate

[38-1-o]

Le directeur général
Direction des organismes de bienfaisance
TERRY DE MARCH

[38-1-o]

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL

APPEAL

Notice No. HA-2009-004

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

Dorel Industries Inc. v. President of the Canada Border Services Agency

Date of Hearing: October 14, 2009
Appeal No.: AP-2008-019
Goods in Issue: Textile covers used to produce futons
Date of Entry: June 25, 2005
Issue: Whether the goods in issue are properly classified under tariff item No. 9404.29.00 as mattresses of other materials, as determined by the President of the Canada Border Services Agency, or should be classified under tariff item No. 9401.90.90 as parts of seats, as claimed by Dorel Industries Inc.

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

APPEL

Avis n° HA-2009-004

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

Les Industries Dorel Inc. c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada

Date de l'audience : Le 14 octobre 2009
Appel n° : AP-2008-019
Marchandises en cause : Housses de tissu servant à la fabrication de futons
Date d'entrée : Le 25 juin 2005
Question en litige : Déterminer si les marchandises en cause sont correctement classées dans le numéro tarifaire 9404.29.00 à titre de matelas en d'autres matières, comme l'a déterminé le président de l'Agence des services frontaliers du Canada, ou si elles doivent être classées dans le numéro tarifaire 9401.90.90 à titre d'autres parties de sièges, comme le soutient Les Industries Dorel Inc.

Tariff Items at Issue: Dorel Industries Inc.—9401.90.90
President of the Canada Border Services Agency—9404.29.00

Numéros tarifaires en cause : Les Industries Dorel Inc. — 9401.90.90
Président de l'Agence des services frontaliers du Canada — 9404.29.00

September 11, 2009

Le 11 septembre 2009

By order of the Tribunal
HÉLÈNE NADEAU
Secretary

Par ordre du Tribunal
Le secrétaire
HÉLÈNE NADEAU

[38-1-o]

[38-1-o]

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL

DETERMINATION

Hot-rolled carbon steel plate and high-strength low-alloy steel plate

Notice is hereby given that, on September 4, 2009, pursuant to subsection 37.1(1) of the *Special Import Measures Act*, the Canadian International Trade Tribunal determined that there was evidence that disclosed a reasonable indication that the dumping of the above-mentioned goods had caused injury (Preliminary Injury Inquiry No. PI-2009-002).

Ottawa, September 4, 2009

SUSANNE GRIMES
Acting Secretary

[38-1-o]

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

DÉCISION

Tôles d'acier au carbone et tôles d'acier allié résistant à faible teneur, laminées à chaud

Avis est donné par la présente que, le 4 septembre 2009, aux termes du paragraphe 37.1(1) de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation*, le Tribunal canadien du commerce extérieur a déterminé que les éléments de preuve indiquaient, de façon raisonnable, que le dumping des marchandises susmentionnées avait causé un dommage (enquête préliminaire de dommage n° PI-2009-002).

Ottawa, le 4 septembre 2009

Le secrétaire intérimaire
SUSANNE GRIMES

[38-1-o]

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL

ORDER

Textiles and apparel

Notice is hereby given that the Canadian International Trade Tribunal (the Tribunal) issued an order (File No. PR-2009-026) on September 3, 2009, with respect to a complaint filed by Flag Connection Inc. (FCI), of Lion's Head, Ontario, under subsection 30.11(1) of the *Canadian International Trade Tribunal Act*, R.S.C. 1985 (4th Supp.), c. 47, concerning a procurement (Solicitation No. C1111-080972/A) by the Department of Public Works and Government Services (PWGSC) on behalf of the Department of Canadian Heritage. The solicitation was for the provision of paper hand flags.

FCI alleged that PWGSC improperly awarded a contract to a non-compliant bidder.

The Tribunal found that FCI was not a potential supplier in respect of the designated contract that was the subject of the inquiry and, therefore, did not have standing to file the complaint. The Tribunal terminated the inquiry and dismissed the complaint.

Further information may be obtained from the Secretary, Canadian International Trade Tribunal, Standard Life Centre, 15th Floor, 333 Laurier Avenue W, Ottawa, Ontario K1A 0G7, 613-993-3595 (telephone), 613-990-2439 (fax), secretary@citt-tcce.gc.ca (email).

Ottawa, September 3, 2009

HÉLÈNE NADEAU
Secretary

[38-1-o]

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

ORDONNANCE

Textiles et vêtements

Avis est donné par la présente que le Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal) a rendu une ordonnance (dossier n° PR-2009-026) le 3 septembre 2009 concernant une plainte déposée par Flag Connection Inc. (FCI), de Lion's Head (Ontario), aux termes du paragraphe 30.11(1) de la *Loi sur le Tribunal canadien du commerce extérieur*, L.R.C. 1985 (4^e supp.), c. 47, au sujet d'un marché (invitation n° C1111-080972/A) passé par le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux (TPSGC) au nom du ministère du Patrimoine canadien. L'invitation portait sur la fourniture de drapeaux à main en papier.

FCI a allégué que TPSGC avait, de façon irrégulière, accordé le contrat à un soumissionnaire non conforme.

Le Tribunal a conclu que FCI n'était pas un fournisseur potentiel relativement au contrat spécifique qui faisait l'objet de l'enquête et, par conséquent, n'avait pas la qualité de déposer la plainte. Le Tribunal a mis fin à l'enquête et a rejeté la plainte.

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec le Secrétaire, Tribunal canadien du commerce extérieur, Standard Life Centre, 15^e étage, 333, avenue Laurier Ouest, Ottawa (Ontario) K1A 0G7, 613-993-3595 (téléphone), 613-990-2439 (téléco-pieur), secretaire@tce-citt.gc.ca (courriel).

Ottawa, le 3 septembre 2009

Le secrétaire
HÉLÈNE NADEAU

[38-1-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);
- 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

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION**DECISIONS**

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

2009-559

September 4, 2009

Radio communautaire de Lévis
Lévis, Quebec

Approved — Application for a broadcasting licence to operate a French-language Type B community FM radio programming undertaking in Lévis, Quebec.

2009-566

September 9, 2009

Life Network Inc.
Across Canada

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);
- 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

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.

2009-559

Le 4 septembre 2009

Radio communautaire de Lévis
Lévis (Québec)

Approuvé — Demande visant à obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter une entreprise de programmation de radio FM communautaire de type B de langue française à Lévis (Québec).

2009-566

Le 9 septembre 2009

Réseau Life inc.
L'ensemble du Canada

Denied — Amendment to the broadcasting licence for the national English-language specialty television service known as Slice in order to amend conditions of licence relating to levels of Canadian content and Canadian programming expenditures.

2009-568 *September 10, 2009*

Quebecor Media Inc., on behalf of TVA Group Inc. and Canwest Media Inc., partners in a general partnership carrying on business as Men TV General Partnership
Across Canada

Approved — Amendment to the broadcasting licence for the Category 1 specialty service known as Men TV in order to draw programming from all program categories and to devote up to 10% of its programming each month to programming from each of the categories 6(a) and the combination of 8(b) and 8(c).

2009-569 *September 10, 2009*

Rogers Broadcasting Limited
Across Canada

Denied — Amendment to the broadcasting licence for the national, English-language specialty television service known as Outdoor Life Network.

2009-573 *September 11, 2009*

Star Choice Television Network Incorporated
Across Canada

Denied — Amendment to the broadcasting licence for the direct-to-home broadcasting distribution undertaking known as Shaw Direct in order to amend the condition of licence relating to the distribution of Canadian Broadcasting Corporation English-language conventional television stations.

2009-574 *September 11, 2009*

CIAM Media & Radio Broadcasting Association
Fort Vermilion and Wabasca, Alberta

Approved — Application relating to the broadcasting licence for the low-power English-language Type B community radio programming undertaking CIAM-FM Fort Vermilion to amend the technical parameters of its transmitter CIAM-FM-14 Wabasca by changing the antenna site and by decreasing the effective height of the antenna above average terrain.

[38-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

NOTICE OF CONSULTATION 2009-461-3

Notice of hearing

September 29, 2009
Gatineau, Quebec
Hearing postponed

Further to its Broadcasting Notices of Consultation 2009-461, 2009-461-1 and 2009-461-2, the Commission announces the following:

Refusé — Modification de la licence de radiodiffusion du service national d'émissions spécialisées de langue anglaise appelé Slice afin de changer les conditions de licence relatives au pourcentage de contenu canadien et aux dépenses au titre d'émissions canadiennes.

2009-568 *Le 10 septembre 2009*

Quebecor Média inc., au nom du Groupe TVA inc. et Canwest Media Inc., associés dans une société en nom collectif faisant affaires sous le nom de Men TV General Partnership
L'ensemble du Canada

Approuvé — Modification de la licence de radiodiffusion du service spécialisé de catégorie 1 appelé Men TV afin de pouvoir tirer sa programmation de toutes les catégories d'émissions et consacrer, au cours de chaque mois de radiodiffusion, jusqu'à 10 % de ses émissions à des émissions de chacune des catégories 6a) ainsi que des catégories 8b) et 8c) combinées.

2009-569 *Le 10 septembre 2009*

Rogers Broadcasting Limited
L'ensemble du Canada

Refusé — Modification de la licence de radiodiffusion du service national de programmation d'émissions spécialisées de langue anglaise appelé Outdoor Life Network.

2009-573 *Le 11 septembre 2009*

Réseau de télévision Star Choice incorporée
L'ensemble du Canada

Refusé — Modification de la licence de radiodiffusion de l'entreprise de distribution de radiodiffusion par satellite de radiodiffusion directe appelée Shaw Direct afin de changer la condition de licence relative à la distribution des stations de télévision traditionnelle de langue anglaise de la Société Radio-Canada.

2009-574 *Le 11 septembre 2009*

CIAM Media & Radio Broadcasting Association
Fort Vermilion et Wabasca (Alberta)

Approuvé — Demande relative à la licence de radiodiffusion de l'entreprise de programmation de radio FM communautaire de type B de faible puissance de langue anglaise CIAM-FM Fort Vermilion en vue de modifier les paramètres techniques de son émetteur CIAM-FM-14 Wabasca en changeant le site de l'antenne et en diminuant la hauteur effective d'antenne au-dessus du sol moyen.

[38-1-o]

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS DE CONSULTATION 2009-461-3

Avis d'audience

Le 29 septembre 2009
Gatineau (Québec)
Audience reportée

À la suite de ses avis de consultation de radiodiffusion 2009-461, 2009-461-1 et 2009-461-2, le Conseil annonce ce qui suit :

The hearing, which was to be held on September 29, 2009, is postponed. New dates will be announced shortly.

September 11, 2009

[38-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

NOTICE OF CONSULTATION 2009-477-1

Notice of applications received

Various locations
Amendment to item 2

1. Further to its Broadcasting Notice of Consultation CRTC 2009-477, the Commission announces the following (the changes are in bold):

Item 2

Aiyansh, Alkali Lake, Anahim Lake, Bella Coola, Canyon City, **Cheslatta**, Dog Creek, Fort Babine, Greenville, Ingenkia, Kitwanga, Klemtu, McLeod Lake, Metlakatla, **Moricetown**, Nemaiah Valley, New Bella Bella, Port Simpson, Redstone Flat, Skidegate, Tachie and Toosey Indian Reserve, British Columbia

Application No. 2009-0227-2

Application by Northern Native Broadcasting (Terrace, B.C.) to amend the broadcasting licence for the English- and Aboriginal-language Native Type B radio programming undertaking CFNR-FM Terrace.

The licensee proposes to add several rebroadcasting transmitters to its licence. These rebroadcasting transmitters, located throughout northern British Columbia, are all currently in operation.

2. The Commission notes that the transmitters at Kitwancool and Masset are already associated with the licence of CFNR-FM Terrace. The following paragraphs are therefore withdrawn:

The transmitter at Kitwancool would operate on frequency 96.1 MHz (channel 241LP) with an ERP of 6.4 W (non-directional antenna with an effective height of the antenna above average terrain of 117.3 m).

The transmitter at Masset would operate on frequency 96.1 MHz (channel 241LP) with an ERP of 6.4 W (non-directional antenna with an effective height of the antenna above average terrain of 23.2 m).

3. The Commission adds, for consideration, the following paragraphs to this Notice of Consultation:

The transmitter at Moricetown would operate on frequency 95.1 MHz (channel 236LP) with an ERP of 8 W (non-directional antenna with an effective height of the antenna above average terrain of 14 m).

The transmitter at Cheslatta would operate on frequency 95.1 MHz (channel 236LP) with an ERP of 10 W (non-directional antenna with an effective height of the antenna above average terrain of 14 m).

[38-1-o]

L'audience qui devait avoir lieu le 29 septembre 2009 est reportée à une date ultérieure. De nouvelles dates seront annoncées prochainement.

Le 11 septembre 2009

[38-1-o]

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS DE CONSULTATION 2009-477-1

Avis de demandes reçues

Plusieurs collectivités
Modifications à l'article 2

1. À la suite de l'avis de consultation de radiodiffusion CRTC 2009-477, le Conseil annonce ce qui suit (les modifications sont en caractères gras) :

Article 2

Aiyansh, Alkali Lake, Anahim Lake, Bella Coola, Canyon City, **Cheslatta**, Dog Creek, Fort Babine, Greenville, Ingenkia, Kitwanga, Klemtu, McLeod Lake, Metlakatla, **Moricetown**, Nemaiah Valley, New Bella Bella, Port Simpson, Redstone Flat, Skidegate, Tachie et la réserve indienne Toosey (Colombie-Britannique)

Numéro de demande 2009-0227-2

Demande présentée par Northern Native Broadcasting (Terrace, B.C.) en vue de modifier la licence de radiodiffusion de l'entreprise de programmation de radio autochtone de type B de langues anglaise et autochtone CFNR-FM Terrace.

La titulaire propose d'ajouter plusieurs émetteurs pour diffuser les émissions de CFNR-FM. Tous ces émetteurs, situés au Nord de la Colombie-Britannique, sont actuellement en exploitation.

2. Le Conseil note que les émetteurs à Kitwancool et à Masset sont déjà associés à la licence de CFNR-FM Terrace. Par conséquent, les paragraphes suivants sont retirés de l'avis :

L'émetteur à Kitwancool serait exploité à la fréquence 96,1 MHz (canal 241FP) avec une PAR de 6,4 W (antenne non directionnelle avec une hauteur effective d'antenne au-dessus du sol moyen de 117,3 m).

L'émetteur à Masset serait exploité à la fréquence 96,1 MHz (canal 241FP) avec une PAR de 6,4 W (antenne non directionnelle avec une hauteur effective d'antenne au-dessus du sol moyen de 23,2 m).

3. Le Conseil soumet les paragraphes suivants à l'étude en les ajoutant au présent avis :

L'émetteur à Moricetown serait exploité à la fréquence 95,1 MHz (canal 236FP) avec une PAR de 8 W (antenne non directionnelle avec une hauteur effective d'antenne au-dessus du sol moyen de 14 m).

L'émetteur à Cheslatta serait exploité à la fréquence 95,1 MHz (canal 236FP) avec une PAR de 10 W (antenne non directionnelle avec une hauteur effective d'antenne au-dessus du sol moyen de 14 m).

[38-1-o]

**CANADIAN RADIO-TELEVISION AND
TELECOMMUNICATIONS COMMISSION**

NOTICE OF CONSULTATION 2009-553-1

Notice of application received

Amos, Quebec

Correction to item 1

Deadline for submission of interventions and/or comments:
October 7, 2009

Further to Broadcasting Notice of Consultation 2009-553, the Commission makes the following correction to the French version of item 1 (the change is in bold):

Amos (Québec)

Numéro de demande 2009-1048-1

La titulaire propose de modifier la licence de l'entreprise en **augmentant** la puissance apparente rayonnée (PAR) moyenne de 5 376 W à 17 787 W (PAR maximale de 9 500 W à 32 186 W) et en diminuant la hauteur effective d'antenne au-dessus du sol moyen de 124,4 m à 106,3 m.

September 10, 2009

[38-1-o]

**CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES
TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES**

AVIS DE CONSULTATION 2009-553-1

Avis de demande reçue

Amos (Québec)

Correction à l'article 1

Date limite pour le dépôt des interventions ou des observations :
le 7 octobre 2009

À la suite de l'avis de consultation de radiodiffusion 2009-553, le Conseil apporte la correction suivante à la version française de l'article 1 (la correction est en caractères gras) :

Amos (Québec)

Numéro de demande 2009-1048-1

La titulaire propose de modifier la licence de l'entreprise en **augmentant** la puissance apparente rayonnée (PAR) moyenne de 5 376 W à 17 787 W (PAR maximale de 9 500 W à 32 186 W) et en diminuant la hauteur effective d'antenne au-dessus du sol moyen de 124,4 m à 106,3 m.

Le 10 septembre 2009

[38-1-o]

**CANADIAN RADIO-TELEVISION AND
TELECOMMUNICATIONS COMMISSION**

NOTICE OF CONSULTATION 2009-563

Notice of application received

Fort McMurray, Alberta

Deadline for submission of interventions and/or comments:
October 9, 2009

The Commission has received the following application:

1. Harvard Broadcasting Inc.
Fort McMurray, Alberta

Relating to the licence of the English-language radio programming undertaking CFVR-FM Fort McMurray.

September 4, 2009

[38-1-o]

**CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES
TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES**

AVIS DE CONSULTATION 2009-563

Avis de demande reçue

Fort McMurray (Alberta)

Date limite pour le dépôt des interventions ou des observations :
le 9 octobre 2009

Le Conseil a été saisi de la demande suivante :

1. Harvard Broadcasting Inc.
Fort McMurray (Alberta)

Relativement à la licence de l'entreprise de programmation de radio de langue anglaise CFVR-FM Fort McMurray.

Le 4 septembre 2009

[38-1-o]

**CANADIAN RADIO-TELEVISION AND
TELECOMMUNICATIONS COMMISSION**

NOTICE OF CONSULTATION 2009-565

Notice of application received

Across Canada

Deadline for submission of interventions and/or comments:
October 14, 2009

The Commission has received the following application:

1. CTV Limited and 1640576 Ontario Inc., partners in a general partnership carrying on business as Pulse 24 Partnership
Province of Ontario

To amend the broadcasting licence for the regional (Ontario) English-language analog specialty television service known as CP24.

September 9, 2009

[38-1-o]

**CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES
TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES**

AVIS DE CONSULTATION 2009-565

Avis de demande reçue

L'ensemble du Canada

Date limite pour le dépôt des interventions ou des observations :
le 14 octobre 2009

Le Conseil a été saisi de la demande suivante :

1. CTV Limited et 1640576 Ontario Inc., associés dans une société en nom collectif faisant affaires sous le nom de Pulse 24 Partnership
La province d'Ontario

En vue de modifier la licence de radiodiffusion de son service régional (desservant la province d'Ontario) de télévision spécialisée analogique de langue anglaise connu sous le nom de CP24.

Le 9 septembre 2009

[38-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

NOTICE OF CONSULTATION 2009-567

Notice of application received

Cobourg, Ontario

Deadline for submission of interventions and/or comments:
October 15, 2009

The Commission has received the following application:

1. United Christian Broadcasters Canada
Cobourg, Ontario

To amend the broadcasting licence of the specialty commercial FM radio programming undertaking CKJJ-FM Belleville by changing the frequency of its Cobourg transmitter from 100.9 MHz (channel 265LP) to 90.7 MHz (channel 214A1) and to increase the average effective radiated power from 42 W to 250 W (maximum effective radiated power from 50 to 175 W with an effective height of antenna above average terrain of 32.5 m).

September 10, 2009

[38-1-o]

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS DE CONSULTATION 2009-567

Avis de demande reçue

Cobourg (Ontario)

Date limite pour le dépôt des interventions ou des observations :
le 15 octobre 2009

Le Conseil a été saisi de la demande suivante :

1. United Christian Broadcasters Canada
Cobourg (Ontario)

En vue de modifier la licence de radiodiffusion de l'entreprise de programmation de radio FM commerciale spécialisée CKJJ-FM Belleville en changeant la fréquence de son émetteur à Cobourg, qui passerait de 100,9 MHz (canal 265FP) à 90,7 MHz (canal 214A1), et d'augmenter la puissance apparente rayonnée moyenne de 42 W à 250 W (puissance apparente rayonnée maximale de 50 W à 175 W avec une hauteur effective d'antenne au-dessus du sol moyen à 32,5 m).

Le 10 septembre 2009

[38-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

NOTICE OF CONSULTATION 2009-572

Notice of applications received

Various locations

Deadline for submission of interventions and/or comments:
October 16, 2009

The Commission has received the following applications:

1. Shaw Communications Inc., on behalf of Shaw Cablesystems Limited
Kamloops, British Columbia
To amend the broadcasting licence for its Class 1 cable broadcasting distribution undertaking serving Kamloops.
2. Shaw Communications Inc., on behalf of Shaw Cablesystems Limited
Kelowna, British Columbia
To amend the broadcasting licence for its Class 1 cable broadcasting distribution undertaking serving Kelowna.
3. Shaw Communications Inc., on behalf of Shaw Cablesystems Limited
Penticton, British Columbia
To amend the broadcasting licence for its Class 1 cable broadcasting distribution undertaking serving Penticton.
4. Shaw Communications Inc., on behalf of Shaw Cablesystems Limited
Prince George, British Columbia
To amend the broadcasting licence for its Class 1 cable broadcasting distribution undertaking serving Prince George.

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS DE CONSULTATION 2009-572

Avis de demandes reçues

Plusieurs collectivités

Date limite pour le dépôt des interventions ou des observations :
le 16 octobre 2009

Le Conseil a été saisi des demandes suivantes :

1. Shaw Communications Inc., au nom de Shaw Cablesystems Limited
Kamloops (Colombie-Britannique)
En vue de modifier la licence de radiodiffusion de son entreprise de distribution de radiodiffusion par câble de classe 1 desservant Kamloops.
2. Shaw Communications Inc., au nom de Shaw Cablesystems Limited
Kelowna (Colombie-Britannique)
En vue de modifier la licence de radiodiffusion de son entreprise de distribution de radiodiffusion par câble de classe 1 desservant Kelowna.
3. Shaw Communications Inc., au nom de Shaw Cablesystems Limited
Penticton (Colombie-Britannique)
En vue de modifier la licence de radiodiffusion de son entreprise de distribution de radiodiffusion par câble de classe 1 desservant Penticton.
4. Shaw Communications Inc., au nom de Shaw Cablesystems Limited
Prince George (Colombie-Britannique)
En vue de modifier la licence de radiodiffusion de son entreprise de distribution de radiodiffusion par câble de classe 1 desservant Prince George.

5. Shaw Communications Inc., on behalf of Shaw Cablesystems Limited
Vernon, British Columbia
To amend the broadcasting licence for its Class 1 cable broadcasting distribution undertaking serving Vernon.
6. Corus Radio Company
Whistler, British Columbia
To amend the broadcasting licence for the commercial radio programming undertaking CFOX-FM Vancouver as it relates to the operation of its transmitter CFXX-FM Whistler.

September 11, 2009

[38-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

REGULATORY POLICY 2009-562

Conditions of licence for competitive Canadian specialty services operating in the genres of mainstream sports and national news

The Commission announces the standard conditions of licence for competitive Canadian mainstream sports and national news specialty services. The conditions of licence are set out in the appendices to the document.

The Commission is prepared to consider applications for broadcasting licences or licence amendments to operate specialty services in these genres subject to the standard conditions of licence. Any new entrants should file their applications as Category 2 services and expect that the standard conditions of licence will be imposed at licensing. Incumbents may apply for a licence amendment to replace their current obligations with the standard conditions of licence.

In light of its commitment in Broadcasting Public Notice 2008-100 to implement the standard conditions of licence immediately, the Commission is now prepared to consider applications for licences subject to the conditions of licence set out in the appendices to Broadcasting Regulatory Policy CRTC 2009-562. Until the regulatory revisions required to fully implement the policies set out in Broadcasting Public Notice 2008-100 come into effect, any new entrants should file their applications as Category 2 services and expect that the standard conditions of licence will be imposed at licensing. Incumbents may apply for a licence amendment to replace their current obligations with the standard conditions of licence.

September 4, 2009

[38-1-o]

5. Shaw Communications Inc., au nom de Shaw Cablesystems Limited
Vernon (Colombie-Britannique)
En vue de modifier la licence de radiodiffusion de son entreprise de distribution de radiodiffusion par câble de classe 1 desservant Vernon.
6. Corus Radio Company
Whistler (Colombie-Britannique)
En vue de modifier la licence de radiodiffusion de l'entreprise de programmation de radio commerciale CFOX-FM Vancouver en ce qui concerne l'exploitation de son émetteur CFXX-FM Whistler.

Le 11 septembre 2009

[38-1-o]

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

POLITIQUE RÉGLEMENTAIRE 2009-562

Conditions de licence pour les services spécialisés canadiens concurrents consacrés aux genres d'intérêt général des sports et des nouvelles nationales

Le Conseil annonce les conditions de licence normalisées qui s'appliqueront aux services spécialisés concurrents de sports et de nouvelles nationales d'intérêt général. Ces conditions sont énoncées dans les annexes du document.

Le Conseil est disposé à évaluer des demandes de licences de radiodiffusion ou de modifications de licence en vue d'exploiter des services spécialisés consacrés à ces genres et assujettis aux conditions de licence normalisées. Les nouvelles requérantes doivent déposer leur demande à titre de service de catégorie 2 et se préparer à ce que toutes les conditions de licence normalisées soient imposées dès l'attribution de la licence. Les titulaires peuvent demander une modification de leur licence pour remplacer leurs obligations actuelles par les conditions de licence normalisées.

À la lumière de l'engagement exprimé dans l'avis public de radiodiffusion 2008-100 de mettre les conditions de licence normalisées en vigueur immédiatement, le Conseil est maintenant prêt à examiner les demandes de licences assujetties aux conditions de licence énoncées aux annexes de la politique réglementaire de radiodiffusion CRTC 2009-562. Jusqu'à ce que les révisions réglementaires nécessaires à la mise en œuvre complète des politiques énoncées dans l'avis public de radiodiffusion 2008-100 soient en vigueur, tous les nouveaux venus doivent déposer leurs demandes à titre de service de catégorie 2 et s'attendre à ce que l'ensemble des conditions de licence normalisées leur soit imposé. Les titulaires en place peuvent demander une modification de leur licence en vue de remplacer leurs présentes obligations par les conditions de licence normalisées.

Le 4 septembre 2009

[38-1-o]

MISCELLANEOUS NOTICES**ANGLICAN NETWORK IN CANADA****RELOCATION OF HEAD OFFICE**

Notice is hereby given that Anglican Network in Canada has changed the location of its head office to the city of Burlington, province of Ontario.

August 7, 2009

CLAUS K. LENK
Director

[38-1-o]

CANADIAN NATIONAL GOAT FEDERATION**RELOCATION OF HEAD OFFICE**

Notice is hereby given that the Canadian National Goat Federation has changed the location of its head office to the city of Green Valley, province of Ontario.

September 10, 2009

ALLISON TAYLOR
General Manager

[38-1-o]

DEPARTMENT OF FISHERIES AND AQUACULTURE OF NEWFOUNDLAND AND LABRADOR**PLANS DEPOSITED**

The Department of Fisheries and Aquaculture of Newfoundland and Labrador 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 Department of Fisheries and Aquaculture of Newfoundland and Labrador has deposited with the Minister of Transport, Infrastructure and Communities and in the Hermitage town office of the electoral district of Fortune Bay—Cape La Hune, under deposit No. 8200 09 1210, a description of the site and plans for the proposed aquaculture inflow wharf and storage area in Hermitage Bay, at the east side of Hermitage Cove along Harbourview Road.

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, 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, September 11, 2009

NORMAN PENTON
Salmonid Aquaculturist

[38-1-o]

AVIS DIVERS**ANGLICAN NETWORK IN CANADA****CHANGEMENT DE LIEU DU SIÈGE SOCIAL**

Avis est par les présentes donné que Anglican Network in Canada a changé le lieu de son siège social qui est maintenant situé à Burlington, province d'Ontario.

Le 7 août 2009

Le directeur
CLAUS K. LENK

[38-1-o]

FÉDÉRATION NATIONALE CANADIENNE DE LA CHÈVRE**CHANGEMENT DE LIEU DU SIÈGE SOCIAL**

Avis est par les présentes donné que Fédération nationale canadienne de la chèvre a changé le lieu de son siège social qui est maintenant situé à Green Valley, province d'Ontario.

Le 10 septembre 2009

La directrice générale
ALLISON TAYLOR

[38-1-o]

DEPARTMENT OF FISHERIES AND AQUACULTURE OF NEWFOUNDLAND AND LABRADOR**DÉPÔT DE PLANS**

The Department of Fisheries and Aquaculture of Newfoundland and Labrador [le ministère des pêches et d'aquaculture de Terre-Neuve-et-Labrador] 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 Department of Fisheries and Aquaculture of Newfoundland and Labrador 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 de Hermitage, dans la circonscription électorale de Fortune Bay—Cape La Hune, sous le numéro de dépôt 8200 09 1210, une description de l'emplacement et les plans d'un quai pour aquaculture et d'une aire d'entreposage proposés à la baie Hermitage, du côté est de l'anse Hermitage, le long du chemin Harbourview.

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. 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.

St. Alban's, le 11 septembre 2009

Le salmoniculteur
NORMAN PENTON

[38-1-o]

GRAND RIVER CONSERVATION AUTHORITY**PLANS DEPOSITED**

The Grand River Conservation Authority 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 Grand River Conservation Authority has deposited with the Minister of Transport, Infrastructure and Communities and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of the Regional Municipality of Waterloo, at 30 Duke Street W, Kitchener, Ontario, under deposit No. R1583553, a description of the site and plans of a safety boom and an existing dam (New Dundee Dam) across Alder Creek at New Dundee, Ontario, near Main Street.

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.

Cambridge, August 28, 2009

GRAND RIVER CONSERVATION AUTHORITY

[38-1-o]

GRAND RIVER CONSERVATION AUTHORITY**PLANS DEPOSITED**

The Grand River Conservation Authority 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 Grand River Conservation Authority has deposited with the Minister of Transport, Infrastructure and Communities and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of the County of Wellington, at 1 Stone Road W, Guelph, Ontario, under deposit No. R0820757, a description of the site and plans of a safety boom and an existing dam (Everton Dam) across the Eramosa River at Everton, Ontario, near Wellington Road 124.

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.

Cambridge, August 28, 2009

GRAND RIVER CONSERVATION AUTHORITY

[38-1-o]

GRAND RIVER CONSERVATION AUTHORITY**DÉPÔT DE PLANS**

La Grand River Conservation Authority 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 Grand River Conservation Authority 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 la municipalité régionale de Waterloo, situé au 30, rue Duke Ouest, Kitchener (Ontario), sous le numéro de dépôt R1583553, une description de l'emplacement et les plans d'une estacade de sécurité et d'un barrage actuel (New Dundee Dam) dans le ruisseau Alder, à New Dundee, en Ontario, près de la rue Main.

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.

Cambridge, le 28 août 2009

GRAND RIVER CONSERVATION AUTHORITY

[38-1]

GRAND RIVER CONSERVATION AUTHORITY**DÉPÔT DE PLANS**

La Grand River Conservation Authority 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 Grand River Conservation Authority 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 du comté de Wellington, situé au 1, chemin Stone Ouest, Guelph (Ontario), sous le numéro de dépôt R0820757, une description de l'emplacement et les plans d'une estacade de sécurité et d'un barrage actuel (Everton Dam) dans la rivière Eramosa, à Everton, en Ontario, près du chemin Wellington Road 124.

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.

Cambridge, le 28 août 2009

GRAND RIVER CONSERVATION AUTHORITY

[38-1]

HENRI ALLAIN**PLANS DEPOSITED**

Henri Allain 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, Henri Allain has deposited with the Minister of Transport, Infrastructure and Communities and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Kent, at Richibucto, New Brunswick, under deposit No. 27622068, a description of the site and plans for the off-bottom mollusc culture (overwintering) in Richibucto Harbour, on Lease MS-1246.

Comments regarding the effect of this work on marine navigation may be directed to the Manager, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, P.O. Box 1013, Dartmouth, Nova Scotia B2Y 4K2. 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.

Richibucto, August 10, 2009

HENRI ALLAIN

[38-1-o]

HENRI ALLAIN**DÉPÔT DE PLANS**

Henri Allain 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. Henri Allain 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 Kent, à Richibucto (Nouveau-Brunswick), sous le numéro de dépôt 27622068, une description de l'emplacement et les plans d'une culture de mollusques en surélévation (hivernage) dans le havre de Richibucto sur le bail MS-1246.

Les commentaires relatifs à l'effet de l'ouvrage sur la navigation maritime peuvent être adressés au Gestionnaire, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, Case postale 1013, Dartmouth (Nouvelle-Écosse) B2Y 4K2. 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.

Richibucto, le 10 août 2009

HENRI ALLAIN

[38-1-o]

NORTH AMERICAN SPECIALTY INSURANCE COMPANY**RELEASE OF ASSETS**

Notice is hereby given, pursuant to the provisions of section 651 of the *Insurance Companies Act* (Canada), that North American Specialty Insurance Company has ceased to carry on business in Canada and intends to make an application to the Superintendent of Financial Institutions for the release of assets in Canada on or after October 19, 2009.

Any company in Canada opposing the release of assets may file its opposition with the Office of the Superintendent of Financial Institutions, Legislation and Approvals Division, 255 Albert Street, Ottawa, Ontario K1A 0H2, on or before October 19, 2009.

Toronto, September 5, 2009

NORTH AMERICAN SPECIALTY INSURANCE
COMPANY

[36-4-o]

NORTH AMERICAN SPECIALTY INSURANCE COMPANY**LIBÉRATION D'ACTIF**

Avis est par les présentes donné que, conformément à l'article 651 de la *Loi sur les sociétés d'assurances* (Canada), North American Specialty Insurance Company a cessé d'exercer ses activités commerciales au Canada et a l'intention de soumettre une demande au Bureau du surintendant des institutions financières, le 19 octobre 2009 ou ultérieurement, en vue de la libération de ses actifs au Canada.

Toute société établie au Canada qui s'oppose à cette libération d'actifs doit déposer un avis d'opposition au plus tard le 19 octobre 2009 auprès du Bureau du surintendant des institutions financières, Division de la législation et des approbations, 255, rue Albert, Ottawa (Ontario) K1A 0H2.

Toronto, le 5 septembre 2009

NORTH AMERICAN SPECIALTY INSURANCE
COMPANY

[36-4-o]

PROPOSED REGULATIONS**RÈGLEMENTS PROJETÉS***Table of Contents**Table des matières*

	<i>Page</i>		<i>Page</i>
Human Resources and Skills Development, Dept. of, and Dept. of Transport		Ressources humaines et du Développement des compétences, min. des, et min. des Transports	
Aviation Occupational Health and Safety Regulations	2749	Règlement sur la santé et la sécurité au travail (aéronefs)	2749
Transport, Dept. of		Transports, min. des	
Domestic Ferries Security Regulations	2787	Règlement sur la sûreté des traversiers intérieurs	2787
Long-Range Identification and Tracking of Vessels Regulations	2842	Règlement sur l'identification et le suivi à distance des bâtiments	2842

Aviation Occupational Health and Safety Regulations*Statutory authority**Canada Labour Code**Sponsoring departments*Department of Human Resources and Skills Development and
Department of Transport**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT***(This statement is not part of the Regulations.)***Executive summary**

Issue: Amendments are proposed to the *Aviation Occupational Health and Safety Regulations* (Aviation-OHS Regulations) in order to ensure consistency with the *Canada Occupational Health and Safety Regulations* (COHSR) and the *Canadian Aviation Regulations* (CARs).

Description: The Aviation-OHS Regulations set standards for federally regulated employers that are similar to the COHSR, to protect the health and safety of employees by taking into account the particular characteristics of the aircraft as a work place.

Cost-benefit statement: A positive Net Present Value figure (benefits exceeding costs) clearly indicates economic viability and value to the public as a result of the introduction of these amendments. A positive average annual net impact of approximately \$2.8 million (2008 dollars) for the 20-year cost/benefit period is anticipated from the proposed amendments.

Business and consumer impacts: Impacts are considered to be minimal since the proposed amendments would not create more administrative burden than what exists in the current Regulations. It is noteworthy that the provisions for recurrent first aid training for small air operators would be removed, which would save them time and money as documented in the cost-benefit report. Competition would not be affected since the proposed amendments would apply to all Canadian air carriers. There would be no impact on the traveling public because the Aviation-OHS Regulations apply only to air carriers and their employees.

Domestic and international coordination and cooperation: No effects on international competitiveness by Canadian firms or by the Canadian aviation sector are anticipated with the publication of these amendments.

Issue

The proposed amendments to the *Aviation Occupational Health and Safety Regulations* (Aviation-OHS Regulations) are made pursuant to Part II of the *Canada Labour Code* (Code), the

Règlement sur la santé et la sécurité au travail (aéronefs)*Fondement législatif**Code canadien du travail**Ministères responsables*Ministère des Ressources humaines et du Développement des
compétences et ministère des Transports**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT
DE LA RÉGLEMENTATION***(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)***Résumé**

Question : Des modifications sont proposées au *Règlement sur la santé et la sécurité au travail (aéronefs)* [RSSTA] dans le but d'assurer la cohérence avec le *Règlement canadien sur la santé et la sécurité au travail* (RCSST) et le *Règlement de l'aviation canadien*.

Description : Le RSSTA fixe des normes pour les employeurs régis par le gouvernement fédéral, comme le fait le RCSST, afin de protéger la santé et la sécurité des employés en tenant compte des caractéristiques particulières des aéronefs en tant que lieux de travail.

Énoncé des coûts et avantages : Une valeur actualisée nette positive (avantages dépassant les coûts) prouve clairement la viabilité économique de ces modifications et leur valeur pour le public. Il est prévu que les modifications proposées auront un impact annuel net moyen positif d'environ 2,8 millions de dollars (dollars de 2008) pour une période de 20 ans.

Incidences sur les entreprises et les consommateurs : Les répercussions devraient être minimales puisque le fardeau administratif résultant des modifications proposées ne devrait pas être plus important qu'avec le règlement actuel. Il importe de souligner que les dispositions concernant la formation récurrente en premiers soins pour les petits exploitants aériens seraient éliminées, ce qui permettrait à ces derniers d'épargner temps et argent, conformément à ce qu'indique le rapport sur les coûts-avantages. La concurrence ne serait pas touchée puisque les modifications proposées s'appliqueraient à tous les transporteurs aériens canadiens. Il n'y aurait pas de répercussions sur les voyageurs, étant donné que le RSSTA ne s'applique qu'aux transporteurs aériens et à leurs employés.

Coordination et coopération à l'échelle nationale et internationale : La publication de ces modifications ne devrait avoir aucun effet sur la capacité concurrentielle internationale des entreprises canadiennes ou du secteur canadien de l'aviation.

Question

Les modifications proposées au *Règlement sur la santé et la sécurité au travail (aéronefs)* [RSSTA] sont apportées conformément au *Code canadien du travail*, Partie II (le Code), qui vise à

purpose of which is to prevent accidents and injury to health arising out of, linked with or occurring in the course of employment within federal jurisdiction. The Aviation-OHS Regulations set standards for federally regulated employers in the aviation sector to protect the health and safety of employees (e.g. transport cabin crew members, which includes pilot and flight attendants) in their working environment, similar to the *Canada Occupational Health and Safety Regulations* (COHSR), while taking account of the particular characteristics of the aircraft as a work place. Employees to whom the Aviation-OHS Regulations apply are protected under the COHSR when they are not on board aircraft.

The review of the Aviation-OHS Regulations was initiated in 1992 following the Regulatory Review Advisory Panel recommendation because the Regulations were inconsistent with amendments which had been made to the COHSR. Additionally, the Aviation-OHS Regulations required update in order to incorporate current technology and industry standards.

Objective

The impetus for these proposed amendments is to ensure consistency between the Aviation-OHS Regulations, the COHSR and the *Canadian Aviation Regulations* (CARs). This proposal would ensure that those working on board aircraft and those working on the ground enjoy similar health and safety protection, recognizing that employees working on board aircraft have specific work conditions.

Description

The most significant amendments include the provision of more adequate sanitary conditions for employees working on board aircraft in operation, enhanced protection regarding noise reduction, electrical safety, and materials handling and deficiency in reporting procedures.

Extensive amendments are also being proposed to the first aid requirements to make them more industry-specific. The proposed amendments would modify the provision of first aid kits (i.e. a greater quantity of kits with fewer prescribed items in them would be required) and requirements for first aid training (i.e. a qualified first aid attendant would only be required on board an aircraft operating with three or more employees, where at least one employee is not a flight crew member). These changes would not affect the occupational health and safety of employees who work on board aircraft.

Benefits and costs

A cost-benefit analysis of the proposed amendments to the Aviation-OHS Regulations was completed in 2006 by the Research and Analysis Unit, Occupational Health and Safety Division, Labour Program, Human Resources and Skills Development Canada (HRSDC). It was revised in July 2008.

A detailed cost-benefit report titled *Impact Assessment: Proposed Aviation Occupational Health and Safety Regulations* is available from the HRSDC-Labour Program (P. Reeder and J. Gilks, Research and Analysis Unit, Occupational Health and Safety Division). It includes a description of the detailed methodology used in the cost-benefit analysis. Requests may be sent by email to paul.reeder@hrsdc-rhdsc.gc.ca.

The most significant economic benefit expected from the implementation of the proposed amendments stems from the expected savings to aircraft operators as a result of new requirements governing the presence of first aid attendants on board aircraft. A qualified first aid attendant would only be required on

prévenir les maladies et les accidents liés au travail dans les entreprises de compétence fédérale. Ce règlement fixe des normes pour les employeurs du secteur de l'aviation régis par le gouvernement fédéral, à la manière du *Règlement canadien sur la santé et la sécurité au travail* (RCSST), afin de protéger la santé et la sécurité des employés (par exemple les membres du personnel de cabine, notamment les pilotes et les agents de bord) dans leur environnement de travail, en tenant compte des caractéristiques particulières des aéronefs en tant que lieux de travail. Les employés pour qui le RSSTA s'applique sont protégés en vertu du RCSST lorsqu'ils ne sont pas à bord d'un aéronef.

L'examen du RSSTA a été lancé en 1992 à la suite de la recommandation formulée par le Comité consultatif de l'examen de la réglementation. Ce règlement était incompatible avec les modifications apportées au RCSST. De plus, le RSSTA avait besoin d'une mise à jour, afin de tenir compte de la technologie et des normes actuelles de l'industrie.

Objectif

Ces modifications proposées ont pour objectif d'harmoniser le RSSTA, le RCSST et le *Règlement de l'aviation canadien*. Cette proposition vise à faire en sorte que le personnel de bord et le personnel au sol bénéficient d'une protection similaire en matière de santé et de sécurité, compte tenu des conditions de travail particulières du personnel de bord.

Description

Les modifications les plus importantes prévoient de meilleures conditions sanitaires et une protection plus efficace en matière de réduction du bruit, de sécurité électrique, de manutention du matériel et de signalement des défauts pour les employés travaillant à bord des aéronefs en service.

Enfin, on a considérablement modifié les normes en matière de premiers soins pour les adapter davantage au secteur. Les modifications proposées toucheraient également l'allocation des trousseaux de premiers soins (une plus grande quantité de trousseaux, contenant un moins grand nombre d'articles, serait exigée) et l'exigence d'un cours de premiers soins (un secouriste certifié serait requis uniquement à bord des aéronefs dans lesquels se trouvent trois employés ou plus, dont au moins un employé qui n'est pas membre de l'équipage de conduite). Ces modifications n'influeraient aucunement la santé et la sécurité des employés travaillant à bord d'un aéronef.

Avantages et coûts

Une analyse des coûts et avantages des modifications proposées au RSSTA a été effectuée en 2006 par l'Unité de la recherche et des analyses, Santé et sécurité au travail, Programme du travail, Ressources humaines et Développement des compétences Canada (RHDCC). L'analyse a été révisée par RHDCC en juillet 2008.

On peut obtenir un rapport détaillé sur les coûts et avantages intitulé *Impact Assessment: Proposed Aviation Occupational Health and Safety Regulations* en communiquant avec les responsables du Programme du travail de RHDCC (P. Reeder et J. Gilks, Recherche et Analyses, Santé et sécurité au travail). Une description de la méthodologie détaillée utilisée dans l'analyse coûts-avantages est disponible également par courriel à l'adresse suivante : paul.reeder@hrsdc-rhdsc.gc.ca.

Le principal avantage économique attendu de la mise en œuvre des modifications proposées découle des économies prévues pour les exploitants d'aéronefs en raison des nouvelles exigences régissant la présence de secouristes à bord des aéronefs. Il faudrait prévoir un secouriste certifié uniquement dans les aéronefs à bord

board an aircraft operating with three or more employees where at least one employee is not a flight crew member. This would translate into savings for the aircraft industry of approximately \$2.8 million per year. In addition, it is expected that new requirements governing first aid kits would result in annual estimated savings in the range of \$130,000 for aircraft operators that do not operate passenger aircraft.

In the proposed amendments, there would be a minor annual additional cost to aircraft operators (approximately \$35,000 industry-wide) involved in the operation of passenger aircraft because of a slight increase in the quantity of first aid kits and supplies required. The proposed amendments would result in an allocation of first aid kits and supplies according to both the number of seats and crew members instead of crew members only, as in the current Regulations. However, across the federal jurisdiction as an aggregate, the proposed amendments are expected to result in a net annual cost-saving of approximately \$100,000 because the costs per first aid kit are significantly lower (even after the cost for prescribed additional supplies is included). This is because cost reductions for non-passenger aircraft operators would exceed the additional outlays expected for passenger carriers. The total benefits, expressed in constant 2008 dollars and discounted at 8 % per year over 20 years, are estimated to be \$26.6 million.

Some operators have expressed concerns regarding the provision of a foil blanket, which will need to be included in the first aid kit. Some believe it would require a larger kit while in fact, removal of some of the items will ensure enough room in the kit for it to be included.

Consultation

A Steering Committee was established in 1994 to oversee the review of the Aviation-OHS Regulations. It was comprised of a representative from the Canadian Labour Congress, the Air Transport Association of Canada (ATAC), the Québec Air Transport Association (QATA) and the Canadian Union of Public Employees (CUPE), chaired by the Director of Commercial and Business Aviation Branch of Transport Canada. In 1995, Transport Canada established the *Aviation Occupational Safety and Health Regulations Review Working Group* where both employee and employer were represented. The group included representatives from the Canadian Labour Congress, CUPE — Airline Division, Canadian Auto Workers, Teamsters, Air Canada (who spoke also on behalf of ATAC), Canadian Airlines, Air Nova and First Air.

The Working Group was co-facilitated by a representative from Transport Canada and the HRSDC-Labour Program and conducted a total of 12 meetings between February 1995 and February 1997 for a total of 27 working days. A complete list of Working Group members as well as summary notes of all meetings is available upon request from Transport Canada. Further consultations have been done by Transport Canada, the most recent of which took place in March 2009.

The Working Group considered options for retaining, revoking or amending the existing Regulations. While retaining the existing Aviation-OHS Regulations would not resolve the current incompatibility with the COHSR, revoking them would likely result in less protection for employees working on board aircraft.

desquels se trouvent trois employés ou plus, dont au moins un employé qui n'est pas un membre de l'équipage de conduite. Ceci se traduirait par des économies pour le secteur de l'aviation d'environ 2,8 millions de dollars par année. De plus, on pense que les nouvelles exigences régissant les troussees de premiers soins entraîneraient des économies annuelles moyennes de l'ordre de 130 000 \$ pour les transporteurs aériens qui n'exploitent pas d'aéronefs de passagers.

Les modifications proposées entraîneraient cependant des coûts annuels supplémentaires modestes pour les transporteurs aériens (environ 35 000 \$ pour l'ensemble du secteur) exploitant des aéronefs de passagers en raison d'une légère hausse du nombre de troussees et de fournitures de premiers soins requises. Ainsi, les troussees et fournitures de premiers soins seraient allouées en fonction du nombre de sièges et de membres d'équipage, contrairement au règlement actuel qui ne tient compte que du nombre de membres d'équipage. Toutefois, dans l'ensemble du secteur relevant du gouvernement fédéral, les modifications proposées devraient entraîner des économies annuelles nettes d'environ 100 000 \$, puisque les coûts pour chaque trousse de premiers soins seraient beaucoup plus bas (même une fois inclus les coûts des fournitures supplémentaires prescrites). Cette baisse s'explique par les réductions de coûts pour les exploitants d'aéronefs sans passagers qui outrepasseraient les hausses prévues pour les exploitants d'aéronefs avec passagers. Les avantages totaux, exprimés en dollars constants de 2008 et actualisés au taux de 8 % par année sur une période de 20 ans, devraient s'élever à 26,6 millions de dollars.

Certains opérateurs ont exprimé des inquiétudes concernant la fourniture d'une couverture aluminisée, qui devra être incluse dans la trousse de premiers soins. Certains estiment qu'il faudrait une trousse plus grande, alors qu'en fait, il suffirait d'enlever certains articles de la trousse pour pouvoir y loger la couverture.

Consultation

En 1994, un comité directeur chargé de superviser l'examen du RSSTA a été constitué. Il était composé d'un représentant du Congrès du travail du Canada, d'un représentant de l'Association du transport aérien du Canada (ATAC), d'un représentant de l'Association québécoise du transport aérien (AQTA) et d'un représentant du Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP). Le comité était présidé par le directeur de l'Aviation commerciale et d'affaires de Transports Canada. En 1995, Transports Canada a mis sur pied le Groupe de travail sur l'examen du *Règlement sur la sécurité et la santé au travail (aéronefs)*. Il était composé de représentants des employés et des employeurs. Le groupe de travail comptait des représentants du Congrès du travail du Canada, de la Division du transport aérien du SCFP, des Travailleurs et travailleuses canadien(ne)s de l'automobile, des Teamsters, d'Air Canada (qui représentait également l'ATAC), des Lignes aériennes Canadien International, d'Air Nova et de First Air.

Le groupe de travail était animé par un représentant de Transports Canada et un représentant du Programme du travail de RHDC. Un total de 12 réunions ont eu lieu entre février 1995 et février 1997, pour un total de 27 jours ouvrables. La liste complète des membres du groupe de travail est disponible sur demande auprès de Transports Canada, tout comme les comptes rendus des réunions. Transports Canada a mené d'autres consultations, dont la plus récente a eu lieu en mars 2009.

Le groupe de travail a envisagé trois options : conserver, annuler ou modifier le règlement existant. Même si le maintien du RSSTA actuel n'aurait pas permis de résoudre les incompatibilités avec le RCSST, le fait de l'annuler aurait vraisemblablement signifié une protection moindre pour les employés travaillant à

Therefore, it was agreed that the existing Aviation-OHS Regulations would be amended in order to eliminate inconsistencies with the COHSR and to incorporate updated standards. The HRSDC-Labour Program guidelines for consultations related to the regulatory development process were followed throughout the Working Group review and revision of the Regulations as agreed by the Steering Committee.

Following the Working Group meetings, four non-consensus issues were referred to the Steering Committee: designated washrooms for crew members; in-flight crew rest and sleeping facilities; respiratory devices and air quality. Three of the four issues were resolved at the meeting of April 23, 1998:

- (1) An agreement was reached that, where reasonably practicable, the employer shall provide a lavatory for employees working on board aircraft.
- (2) An agreement was also reached regarding in-flight crew rest and sleeping facilities, but they have since been removed from the proposed Regulations as a result of the comments received from the stakeholders when these Regulations were published in the *Canada Gazette*, Part I, in 2006.
- (3) An agreement was reached to supply flight attendants with at least 20 minutes of oxygen in cases of oxygen-deficient atmosphere. However, following technical analysis by Transport Canada, the agreement was later amended to require at least 15 minutes of oxygen in order to ensure consistency with the CARs (section 705.71). Furthermore, the additional 5 minutes (the difference between the 20 minutes of oxygen initially requested by the employees' representatives and the current 15 minutes provided by employers through the CARs process) meets Canadian industry standards. Additionally, supplemental oxygen is available to flight attendants in the event of an emergency on-board.
- (4) Finally, regarding the unresolved issue pertaining to air quality, the Steering Committee formed a working group of specialists in the field of air quality in order to examine the scientific evidence. Although the working group began its work, it did not continue due to disagreement regarding representation. Currently, Canada, along with Germany, the United Kingdom, and the United States, is engaged in a ten-year project on this issue.

In March 2009, additional consultations took place between Transport Canada, National Airlines Council of Canada (NACC is a new association formed on January 21, 2009, regrouping Air Canada, Air Transat, Jazz Air LP and WestJet), ATAC and CUPE. During these consultations, some stakeholders indicated that they would provide their comments following pre-publication of the proposed Regulations in the *Canada Gazette*. It is believed that the airline stakeholders' main concern pertains to the choice of consultative process. The consultative process used for this proposal was the HRSDC-Labour consultation mechanism. Some airline stakeholders would prefer participation via the Canadian Aviation Regulation Advisory Council (CARAC) process used by Transport Canada when developing aviation technical standards.

The HRSDC-Labour Program consultation process was considered to be more appropriate because the proposed amendments are primarily aimed at working conditions rather than technical standards and they ensure that employer and employee associations have an equal opportunity to raise their respective concerns. As the CARAC network has the capacity to reach all aviation industry stakeholders, the proposed Aviation-OHS amendments

bord d'un aéronef. Par conséquent, il a été convenu de modifier le RSSTA existant afin d'éliminer les incohérences avec le RCSST et d'y intégrer des normes plus actuelles. Les lignes directrices du Programme du travail de RHDCC relatives aux consultations et au processus d'élaboration des Règlements ont été respectées tout au long de l'examen et de la révision du Règlement, conformément à ce qui avait été approuvé par le comité directeur.

À la suite des réunions du groupe de travail, quatre questions non consensuelles ont été soumises au comité directeur : des salles de bain réservées aux membres du personnel, des aménagements pour que le personnel puisse se reposer et dormir en vol, des appareils respiratoires et la qualité de l'air. Trois des quatre questions ont été résolues à la réunion du 23 avril 1998 :

- (1) Une entente a été signée, stipulant que lorsque c'était raisonnable, l'employeur devait fournir un bloc toilettes aux employés travaillant à bord d'un aéronef.
- (2) Une entente a également été signée concernant les aménagements pour que le personnel puisse se reposer et dormir en vol, mais ce point a depuis été retiré du règlement proposé à la suite des commentaires reçus de la part des intervenants lorsque le texte des modifications du Règlement a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* en 2006.
- (3) Il a été convenu de fournir aux agents de bord un appareil de protection respiratoire ayant une autonomie d'au moins 20 minutes en cas d'air à faible teneur en oxygène. Toutefois, à la suite d'une analyse technique effectuée par Transports Canada, l'entente a été modifiée pour ramener cette exigence à une autonomie d'au moins 15 minutes afin de se conformer au *Règlement de l'aviation canadien* (article 705.71). Qui plus est, les 5 minutes supplémentaires (la différence entre l'autonomie de 20 minutes demandée initialement par les représentants des employés et l'autonomie de 15 minutes assurée par les employeurs en vertu du *Règlement de l'aviation canadien*) respecte les normes du secteur au Canada. Enfin, un approvisionnement supplémentaire en oxygène est fourni aux agents de bord en cas d'urgence à bord.
- (4) Finalement, concernant la question non résolue relative à la qualité de l'air, le comité directeur a mis sur pied un groupe de travail formé de spécialistes dans le domaine de la qualité de l'air afin d'examiner les données scientifiques. Même si le groupe de travail a commencé ses travaux, il n'a pas poursuivi en raison d'un désaccord concernant la représentation au sein du groupe. Actuellement, le Canada, comme l'Allemagne, le Royaume-Uni et les États-Unis, est engagé dans un projet de dix ans sur la question.

En mars 2009, d'autres consultations se sont déroulées entre Transports Canada, le Conseil national des lignes aériennes du Canada (CNLAC — une nouvelle association formée le 21 janvier 2009 qui regroupe Air Canada, Air Transat, Jazz Air LP et WestJet), l'ATAC et le SCFP. Lors des consultations, certains intervenants ont indiqué qu'ils présenteraient leurs observations après la publication préalable du texte du Règlement dans la *Gazette du Canada*. Il semble que la principale préoccupation des intervenants des lignes aériennes a trait à la participation au mécanisme de consultation du Programme du travail de RHDCC, plutôt qu'au processus du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC) qu'utilise Transports Canada lorsqu'il élabore des normes techniques relatives à l'aviation.

Le processus consultatif du Programme du travail de RHDCC était considéré comme étant plus approprié, car les modifications proposées visent principalement les conditions de travail plutôt que les normes techniques et qu'il donne aux associations d'employeurs et d'employés des chances égales d'exprimer leurs préoccupations respectives. Comme le réseau du CCRAC permet de rejoindre tous les intervenants du secteur aérien, le texte des

will be distributed by Transport Canada through CARAC to stakeholders in order to provide complete transparency.

The employee organizations are supportive of these new Regulations, although they would prefer that the sections in the original version pertaining to crew rest and sleeping facilities be retained. It should also be noted that their preference is that in cases of oxygen-deficient atmosphere, at least 20 minutes of supplementary oxygen would be retained (instead of the stated at least 15 minutes in the proposed amendments). The timeframe has been modified in order to ensure consistency with the CARs (section 705.71).

Pre-publication

Following the publication in the *Canada Gazette*, Part I, on September 30, 2006, comments were received from seven different sources, including ATAC and CUPE, two of the more prominent stakeholders in aviation in Canada. While CUPE wanted the proposed Regulations to be more comprehensive, ATAC was not supportive of the proposed amendments as presented. A disposition of comment document, developed by Transport Canada Civil Aviation and reviewed by the HRSDC-Labour Program, was provided to stakeholder organizations.

The most contentious issue noted following pre-publication in 2006 was related to the provision of more adequate crew rest and sleeping facilities for employees working on board aircraft. Stakeholders were concerned with the potential cost of implementing such a proposal. Therefore, this provision has been withdrawn from the proposed amendments.

This second pre-publication of the proposed amendments is required because a period of more than 18 months has elapsed since the first pre-publication and because several changes are being included in the proposal.

Compliance and enforcement

The purpose of the Labour Program's compliance policy is twofold. First, it provides employers and employees with a better understanding of the mechanism used to achieve compliance with the Code. Second, it outlines the steps that the Labour Program will take to ensure compliance with the Code. Compliance with occupational health and safety requirements is monitored through a number of techniques described in the text below.

Implementation is expected to take several months during which time Transport Canada will provide briefings to industry and unions. A 90% compliance rate is anticipated for the implementation of the new first aid kit requirements, which are to refit existing first aid kits, to purchase new ones and to ensure that they are placed on-board all aircraft under federal jurisdiction. Enforcement would begin four to six months after implementation.

Policy and work place health and safety committees are the primary mechanism through which employers and employees work together to solve job-related health and safety problems. Consulting with employer and employee groups during the development of the amendments and, additionally, following implementation of the proposed Regulations by the promotion of public information and educational programs, usually at work sites, will help to ensure that the Code and the regulations are understood and accepted by all parties for application in the work place.

modifications proposées au RSSTA sera diffusé aux intervenants aériens par Transports Canada par l'intermédiaire du CCRAC de manière à assurer une complète transparence.

Les associations d'employés appuient les modifications à la réglementation, mais elles préféreraient que soient conservés les articles du règlement existant qui portent sur le repos du personnel et les installations leur permettant de dormir. Il est à noter qu'elles préféreraient qu'en cas de faible teneur en oxygène, un appareil de protection respiratoire ayant une autonomie d'au moins 20 minutes (plutôt que d'au moins 15 minutes comme c'est indiqué dans les modifications proposées) soit utilisé. La durée de la période a été modifiée de manière à assurer la cohérence avec le *Règlement de l'aviation canadien* (article 705.71).

Publication préalable

À la suite de la publication du règlement proposé dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 30 septembre 2006, des commentaires ont été reçus de sept sources différentes, dont l'ATAC et le SCFP, deux des principales parties concernées du secteur canadien de l'aviation. Le SCFP voulait que le règlement proposé soit plus détaillé, tandis que l'ATAC n'était pas en faveur des modifications proposées. Une disposition relative à un document de commentaires préparée par l'Aviation civile de Transports Canada et examinée par le Programme du travail de RHDC a été fournie aux intervenants.

La question la plus litigieuse soulevée après la publication préalable en 2006 avait trait aux aménagements plus adéquats pour se reposer et dormir pour les employés travaillant à bord des aéronefs. Les parties concernées s'inquiétaient des coûts potentiels liés à la mise en œuvre d'une telle proposition. Par conséquent, cette disposition a été retirée des modifications proposées.

Cette seconde publication préalable des modifications proposées est requise étant donné qu'il s'est écoulé plus de 18 mois depuis la première publication préalable et que plusieurs modifications ont été incluses dans la proposition.

Respect et exécution

L'objectif de la Politique de conformité du Programme du travail est double. Tout d'abord, celle-ci fournit aux employeurs et aux employés une meilleure compréhension du mécanisme utilisé pour garantir la conformité avec le Code. Ensuite, elle souligne les étapes que suivrait le Programme du travail pour garantir la conformité avec le Code. Il existe plusieurs techniques pour surveiller la conformité avec les exigences en matière de santé et de sécurité au travail, techniques qui sont décrites ci-dessous.

La mise en œuvre devrait prendre plusieurs mois, durant lesquels Transports Canada tiendra des séances d'information à l'intention du secteur de l'aviation et des syndicats. Un taux de conformité de 90 % est prévu relativement à la mise en œuvre des exigences concernant les trousseaux de premiers soins, qui sont de remettre à neuf les trousseaux de premiers soins existantes, en acheter de nouvelles et s'assurer qu'elles sont placées à bord de tous les aéronefs sous compétence fédérale. La mise en application débuterait de quatre à six mois après l'entrée en vigueur.

Les comités d'orientation et les comités locaux de santé et de sécurité au travail constituent les principaux mécanismes permettant aux employeurs et aux employés de conjuguer leurs efforts pour régler les problèmes associés à la santé et à la sécurité au travail. Le fait de consulter les groupes d'employeurs et d'employés durant l'élaboration des modifications, ainsi qu'après la mise en œuvre du règlement proposé en favorisant les programmes publics d'information et d'éducation en milieu de travail, permettrait de s'assurer que le Code et les règlements sont compris et acceptés par toutes les parties avant d'être appliqués dans les lieux de travail.

Health and safety officers assist the industry in establishing policy, and work place health and safety committees, and in establishing and implementing related programs. The statutory powers of health and safety officers allow them to enter a work place and perform various activities to enforce compliance with the Code and the Regulations. For example, officers may conduct safety audits and inspections, or they may investigate the circumstances surrounding the report of a contravention, work accident, refusal to work, or hazardous occurrence.

Enforcement actions for non-compliance may range from the issuance of a written notice to further steps such as the initiation of a prosecution. Initially, an attempt to correct non-compliance with the Regulations which does not represent a dangerous condition is made through the issuance of an Assurance of Voluntary Compliance (AVC), a written commitment issued by a health and safety officer to confirm that a contravention will be corrected by the employer within a specified time. Failure to complete the corrective actions specified in the AVC leads to the issuance of a direction, a written notice also issued by a health and safety officer, to correct a contravention within a specified time. A direction is issued whenever a dangerous condition exists and when an AVC is not obtainable or has not been met. If non-compliance continues, prosecution is initiated. Offences can lead to imprisonment. The maximum penalty for offences is, on summary conviction, a fine of \$1 million, or on conviction on indictment, imprisonment for up to two years and/or a fine of \$1 million.

Contact

Jacques D. Servant
Chief
Aviation Occupational Health and Safety Program
Standards Branch
Civil Aviation
Transport Canada
330 Sparks Street, 4th Floor
Ottawa, Ontario
K1A 0N8
Telephone: 613-991-1271
Fax: 613-954-1602
Email: jacques.servant@tc.gc.ca

Les agents de la santé et de la sécurité aident le secteur à mettre sur pied des comités d'orientation et des comités locaux de santé et de sécurité au travail, et à mettre en œuvre les programmes connexes. Les pouvoirs des agents de la santé et de la sécurité qui leur ont été conférés par la loi leur permettent d'accéder à un lieu de travail et d'y effectuer différentes activités visant à garantir la conformité au Code et au Règlement. Par exemple, ils peuvent effectuer des vérifications de la sécurité et des inspections, ou enquêter sur les circonstances entourant le signalement d'une infraction, d'un accident de travail, d'un refus de travailler ou d'une situation dangereuse.

Les mesures prises dans les cas de non-conformité peuvent aller de l'envoi d'un avis écrit à d'autres mesures comme l'engagement de poursuites. Au début, on pourra traiter les cas de non-conformité au Règlement ne représentant pas une condition dangereuse par une promesse de conformité volontaire (PCV). Il s'agit d'un engagement écrit produit par l'agent de la santé et de la sécurité confirmant que l'employeur verra à corriger l'infraction commise dans un délai prescrit. Si l'employeur omet de prendre les mesures correctives précisées dans la PCV, il pourra recevoir une instruction, soit un avis écrit également produit par l'agent de la santé et de la sécurité afin de faire corriger l'infraction commise dans un délai prescrit. Une instruction est émise chaque fois qu'une condition dangereuse est décelée, qu'il n'est pas possible d'obtenir une PCV, ou que la promesse n'a pas été respectée. Si l'employeur persiste à ne pas se conformer, des poursuites peuvent être engagées. Les infractions peuvent mener à des peines d'emprisonnement. La sanction maximale pour une infraction, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, consistera en une amende d'un million de dollars. Sur déclaration de culpabilité par suite d'une procédure par voie d'acte d'accusation, elle pourra consister en une peine d'emprisonnement allant jusqu'à deux ans et/ou une amende d'un million de dollars.

Personne-ressource

Jacques D. Servant
Chef
Programme de santé et de sécurité au travail — Aviation
Direction des normes
Aviation civile
Transports Canada
330, rue Sparks, 4^e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0N8
Téléphone : 613-991-1271
Télécopieur : 613-954-1602
Courriel : jacques.servant@tc.gc.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council, pursuant to sections 125^a, 125.1^b, 125.2^c, 126^d and 157^e of the *Canada Labour Code*^f proposes to make the annexed *Aviation Occupational Health and Safety Regulations*.

^a S.C. 2000, c. 20, s. 5
^b S.C. 2000, c. 20, s. 6
^c S.C. 2000, c. 20, s. 7
^d S.C. 2000, c. 20, s. 8
^e S.C. 2000, c. 20, s. 20
^f R.S., c. L-2

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu des articles 125^a, 125.1^b, 125.2^c, 126^d et 157^e du *Code canadien du travail*^f, se propose de prendre le *Règlement sur la santé et la sécurité au travail (aéronefs)*, ci-après.

^a L.C. 2000, ch. 20, art. 5
^b L.C. 2000, ch. 20, art. 6
^c L.C. 2000, ch. 20, art. 7
^d L.C. 2000, ch. 20, art. 8
^e L.C. 2000, ch. 20, art. 20
^f S.R., ch. L-2

Interested persons may make representations concerning the proposed regulations within 75 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to Jacques D. Servant, Chief, Aviation Occupational Health and Safety Program, Standards Branch, Civil Aviation, Transport Canada, 330 Sparks Street, 4th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0N8, (tel.: 613-991-1271; fax: 613-954-1602; email: jacques.servant@tc.gc.ca).

Ottawa, September 9, 2009

JURICA ČAPKUN
Assistant Clerk of the Privy Council

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les soixante-quinze jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Jacques D. Servant, chef, Programme de santé et de sécurité au travail – Aviation, Direction des normes, Aviation civile, Transports Canada, 330, rue Sparks, 4^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0N8, (tél. : 613-991-1271; téléc. : 613-954-1602; courriel : jacques.servant@tc.gc.ca).

Ottawa, le 9 septembre 2009

Le greffier adjoint du Conseil Privé
JURICA ČAPKUN

AVIATION OCCUPATIONAL HEALTH AND SAFETY REGULATIONS

PART I

GENERAL

INTERPRETATION

1.1 (1) The following definitions apply in these Regulations.

“Act” means Part II of the *Canada Labour Code*. (*Loi*)

“CSA” means the Canadian Standards Association. (*CSA*)

“oxygen-deficient atmosphere” means an atmosphere in which there is less than 18% by volume of oxygen at a pressure of one atmosphere or in which the partial pressure of oxygen is less than 135 mm Hg. (*air à faible teneur en oxygène*)

“protection equipment” includes safety materials, equipment, devices and clothing. (*article de protection*)

“qualified person” means, in respect of a specified duty, a person who, because of their knowledge, training and experience, is qualified to perform that duty safely and properly. (*personne qualifiée*)

“safety restraining device” means a safety harness, seat, rope, belt, strap, chain or lifeline designed to be used by a person to protect them from falling and includes every fitting, fastening or accessory attached to it. (*dispositif de retenue*)

(2) Unless otherwise specified, the incorporation by reference of any standard in these Regulations is an incorporation of the standard as amended from time to time.

(3) Despite any provision in any standard incorporated by reference in these Regulations, a reference to another publication in that standard is a reference to the publication as amended from time to time.

APPLICATION

1.2 These Regulations apply in respect of employees employed on board aircraft while in operation and in respect of persons granted access to those aircraft by the employer.

RECORDS AND REPORTS

1.3 An employer who is required to keep and maintain a record, report or other document under section 125 or 125.1 of the Act shall ensure that it is readily available for examination by a health and safety officer, the policy committee, the work place committee and the health and safety representative.

RÈGLEMENT SUR LA SANTÉ ET LA SÉCURITÉ AU TRAVAIL (AÉRONEFS)

PARTIE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

DÉFINITIONS

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

« air à faible teneur en oxygène » Air dont la teneur en oxygène est inférieure à 18 % par volume d'oxygène à une pression de une atmosphère ou dans lequel la pression partielle d'oxygène est inférieure à 135 mm Hg. (*oxygen-deficient atmosphere*)

« article de protection » S'entend notamment du matériel, de l'équipement, des dispositifs et des vêtements de sécurité. (*protection equipment*)

« CSA » L'Association canadienne de normalisation. (*CSA*)

« dispositif de retenue » Harnais, siège, câble, ceinture, sangle, chaîne ou cordage conçus pour empêcher une personne de tomber, y compris leurs dispositifs de fixation ou de réglage et leurs accessoires. (*safety restraining device*)

« Loi » La partie II du *Code canadien du travail*. (*Act*)

« personne qualifiée » Personne possédant les connaissances, la formation et l'expérience voulues pour exécuter un travail donné comme il convient et en toute sécurité. (*qualified person*)

(2) Sauf disposition contraire, l'incorporation par renvoi d'une norme dans le présent règlement vise la version la plus récente de cette norme.

(3) Malgré toute disposition d'une norme incorporée par renvoi au présent règlement, le renvoi à toute autre publication dans cette norme vise la plus récente version de cette publication.

APPLICATION

1.2 Le présent règlement s'applique à l'égard des employés travaillant à bord des aéronefs en service et à l'égard des personnes à qui l'employeur en permet l'accès.

DOSSIERS ET RAPPORTS

1.3 L'employeur qui, en vertu des articles 125 ou 125.1 de la Loi, tient des dossiers, des rapports ou d'autres documents veille à ce qu'ils soient facilement accessibles, pour consultation, à un agent de santé et de sécurité, au comité d'orientation, au comité local et au représentant du lieu de travail en cause.

INCONSISTENT PROVISIONS

1.4 In the event of an inconsistency between any standard incorporated by reference in these Regulations and any other provision of these Regulations, that other provision prevails to the extent of the inconsistency.

PART 2

LEVELS OF SOUND

INTERPRETATION

2.1 The following definitions apply in this Part.

“A-weighted sound pressure level” means a sound pressure level as determined by a measurement system that includes an A-weighting filter that its manufacturer represents as meeting the requirements set out in the International Electrotechnical Commission Standard IEC 61672, *Electroacoustics — Sound Level Meters — Part 1: Specifications*. (*niveau de pression acoustique pondérée A*)

“dBA” means decibel A-weighted and is a unit of A-weighted sound pressure level. (*dBA*)

“noise exposure level ($L_{ex,8}$)” means 10 times the logarithm to the base 10 of the time integral over any 24-hour period of a squared A-weighted sound pressure divided by 8, the reference sound pressure being 20 μ Pa. (*niveau d'exposition ($L_{ex,8}$)*)

“sound level meter” means a device for measuring sound pressure level that its manufacturer represents as meeting the performance requirements for a Type 2 instrument as specified in the International Electrotechnical Commission Standard IEC 61672, *Electroacoustics — Sound Level Meters — Part 1: Specifications*. (*sonomètre*)

“sound pressure level” means 20 times the logarithm to the base 10 of the ratio of the root mean square pressure of a sound to the reference sound pressure of 20 μ Pa, expressed in decibels. (*niveau de pression acoustique*)

MEASUREMENT AND CALCULATION OF EXPOSURE

2.2 (1) For the purposes of this Part, the exposure of an employee to sound shall be measured using an instrument that

(a) is recommended for that measurement in clause 4.3 of CSA Standard Z107.56-94, *Procedures for the Measurement of Occupational Noise Exposure*, published in English in March 1994 and in French in December 1994; and

(b) is certified, by a certification body accredited by the Standards Council of Canada to grant the certification, as meeting the requirements for such an instrument set out in clause 4 of that Standard.

(2) The exposure of an employee to sound shall be measured in accordance with clauses 5, 6.4.1, 6.4.4, 6.5.2, 6.5.4, 6.6.2 and 6.6.4 of the Standard referred to in paragraph (1)(a).

(3) For the purposes of this Part, the measurement and calculation of the noise exposure level ($L_{ex,8}$) to which an employee is exposed shall take into account their exposure to A-weighted sound pressure levels of 74 dBA and greater.

(4) For the purposes of this Part, the measurement and calculation of the noise exposure level ($L_{ex,8}$) may also take into account the exposure of the employee to A-weighted sound pressure levels that are less than 74 dBA.

INCOMPATIBILITÉ

1.4 Les dispositions du présent règlement l'emportent sur les normes incompatibles incorporées par renvoi.

PARTIE 2

NIVEAUX ACOUSTIQUES

DÉFINITIONS

2.1 Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente partie.

« dBA » Décibel pondéré A, qui est l'unité de mesure du niveau de pression acoustique pondérée A. (*dBA*)

« niveau de pression acoustique » Niveau égal à 20 fois le logarithme à base 10 du rapport de la racine carrée moyenne de la pression d'un son à la pression acoustique de référence de 20 μ Pa, exprimé en décibels. (*sound pressure level*)

« niveau de pression acoustique pondérée A » Niveau de pression acoustique relevé par un système de mesure comportant un filtre pondérateur A qui, selon son fabricant, est conforme aux exigences de la norme CEI 61672 de la Commission électrotechnique internationale, intitulée *Électroacoustique — Sonomètres — Partie 1 : Spécifications*. (*A-weighted sound pressure level*)

« niveau d'exposition ($L_{ex,8}$) » Niveau égal à 10 fois le logarithme à base 10 de l'intégrale de temps sur une période de vingt-quatre heures du carré de la pression acoustique pondérée A divisé par 8, la pression acoustique de référence étant de 20 μ Pa. (*noise exposure level ($L_{ex,8}$)*)

« sonomètre » Dispositif de mesure du niveau de pression acoustique qui, selon son fabricant, répond aux exigences de rendement d'un instrument de type 2 énoncées dans la norme CEI 61672 de la Commission électrotechnique internationale, intitulée *Électroacoustique — Sonomètres — Partie 1 : Spécifications*. (*sound level meter*)

MESURE ET CALCUL DE L'EXPOSITION

2.2 (1) Pour l'application de la présente partie, l'exposition d'un employé au bruit est mesurée au moyen d'un instrument qui, à la fois :

a) est recommandé à cette fin aux termes de l'article 4.3 de la norme Z107.56-94 de la CSA intitulée *Méthode de mesure de l'exposition au bruit en milieu de travail* et publiée en français en décembre 1994 et en anglais en mars 1994;

b) est certifié par un organisme de certification accrédité par le Conseil canadien des normes comme étant conforme aux exigences relatives à un tel instrument énoncées à l'article 4 de la norme.

(2) L'exposition d'un employé au bruit est mesurée conformément aux articles 5, 6.4.1, 6.4.4, 6.5.2, 6.5.4, 6.6.2 et 6.6.4 de la norme visée à l'alinéa (1)a).

(3) Pour l'application de la présente partie, la mesure et le calcul du niveau d'exposition ($L_{ex,8}$) de l'employé se fonde sur une exposition à des niveaux de pression acoustique pondérée A de 74 dBA ou plus.

(4) Pour l'application de la présente partie, il peut également être tenu compte, pour la mesure et le calcul du niveau d'exposition ($L_{ex,8}$) de l'employé, d'une exposition à des niveaux de pression acoustique pondérée A inférieurs à 74 dBA.

HAZARD INVESTIGATION

2.3 (1) If an employee may be exposed, during normal operations, to an A-weighted sound pressure level equal to or greater than 84 dBA for a period that is likely to endanger the employee's hearing, the employer shall, without delay,

(a) appoint a qualified person to carry out an investigation of the degree of potential exposure; and

(b) notify the policy committee, the work place committee and the health and safety representative of the investigation and the name of the person appointed to carry out the investigation.

(2) The measurement of the A-weighted sound pressure level shall be performed instantaneously, during normal working conditions, using the slow response setting of a sound level meter.

(3) In the investigation referred to in subsection (1), the following matters shall be considered:

(a) the sources of sound on board the aircraft;

(b) the A-weighted sound pressure levels to which the employee is likely to be exposed and the duration of such exposure;

(c) the methods being used to reduce the exposure;

(d) whether the exposure of the employee is likely to exceed the limits established by paragraph 2.4(a); and

(e) whether the employee is likely to be exposed to a noise exposure level ($L_{ex,8}$) equal to or greater than 84 dBA.

(4) On completion of the investigation and after consultation with the policy committee, the work place committee and the health and safety representative, the person appointed to carry out the investigation shall write, sign and date a report setting out their

(a) observations respecting the matters considered under subsection (3);

(b) recommendations respecting the measures that should be taken in order to comply with sections 2.4 to 2.8; and

(c) recommendations respecting the use of hearing protectors by employees who are exposed to a noise exposure level ($L_{ex,8}$) equal to or greater than 84 dBA but not greater than 87 dBA.

(5) The report shall be kept by the employer at a location accessible to affected employees for a period of 10 years after the date of the report.

(6) If it is stated in the report that an employee is likely to be exposed to a noise exposure level ($L_{ex,8}$) equal to or greater than 84 dBA, the employer shall, without delay,

(a) provide the employee with written information describing the hazards associated with exposure to high levels of sound;

(b) make the report readily available to the employee; and

(c) post and keep posted in a conspicuous place at a location accessible to the employee a notice stating where the report may be reviewed.

LIMITS OF EXPOSURE

2.4 No employee shall, in any 24-hour period, be exposed to

(a) an A-weighted sound pressure level set out in column 1 of the schedule to this Part for a duration of exposure exceeding the applicable duration set out in column 2; or

(b) a noise exposure level ($L_{ex,8}$) that exceeds 87 dBA.

ENQUÊTES SUR LES RISQUES

2.3 (1) En cas d'exposition potentielle, au cours d'opérations normales, de l'employé à un niveau de pression acoustique pondérée A de 84 dBA ou plus pour une période susceptible de nuire à son ouïe, l'employeur, sans délai :

a) confie à une personne qualifiée la responsabilité d'enquêter sur le degré d'exposition potentielle;

b) avise le comité d'orientation, le comité local et le représentant, de la tenue de l'enquête et du nom de son responsable.

(2) Le niveau de pression acoustique pondérée A est mesuré par relevé ponctuel fait, dans des conditions normales de travail, au moyen d'un sonomètre réglé sur prise lente.

(3) L'enquête comprend l'examen des points suivants :

a) les sources d'émission sonore à bord de l'aéronef;

b) les niveaux de pression acoustique pondérée A auxquels l'employé est susceptible d'être exposé et la durée d'exposition;

c) les méthodes utilisées pour réduire l'exposition;

d) la probabilité que l'employé soit exposé à un niveau supérieur au niveau maximal prévu à l'alinéa 2.4a);

e) la probabilité que l'employé soit exposé à un niveau d'exposition ($L_{ex,8}$) de 84 dBA ou plus.

(4) Au terme de l'enquête et après consultation du comité d'orientation, du comité local et du représentant, le responsable de l'enquête rédige un rapport, qu'il date et signe, dans lequel il indique :

a) ses observations quant aux points visés au paragraphe (3);

b) ses recommandations quant aux moyens à prendre pour assurer le respect des articles 2.4 à 2.8;

c) ses recommandations quant à l'utilisation de protecteurs auditifs par tout employé exposé à un niveau d'exposition ($L_{ex,8}$) d'au moins 84 dBA et d'au plus 87 dBA.

(5) L'employeur conserve le rapport à un endroit accessible aux employés concernés pendant une période de dix ans suivant la date du rapport.

(6) S'il est indiqué dans le rapport que l'employé est susceptible d'être exposé à un niveau d'exposition ($L_{ex,8}$) de 84 dBA ou plus, l'employeur, sans délai :

a) fournit par écrit à l'employé des renseignements sur les risques que présente l'exposition à des niveaux acoustiques élevés;

b) rend le rapport facilement accessible à l'employé concerné;

c) affiche en permanence à un endroit bien en vue accessible à l'employé concerné, un avis indiquant où on peut consulter le rapport.

NIVEAU D'EXPOSITION MAXIMAL

2.4 Aucun employé ne peut être exposé au cours de toute période de vingt-quatre heures :

a) à un niveau de pression acoustique pondérée A figurant à la colonne 1 de l'annexe de la présente partie pour une durée supérieure à la durée prévue à la colonne 2;

b) à un niveau d'exposition ($L_{ex,8}$) supérieur à 87 dBA.

REDUCTION OF SOUND EXPOSURE

2.5 If it is reasonably practicable, every employer shall, by using controls or other physical means other than hearing protectors, reduce the exposure to sound of employees to a level that does not exceed the limits established by section 2.4.

REPORT TO REGIONAL HEALTH AND SAFETY OFFICER

2.6 If it is not reasonably practicable, without providing hearing protectors, for an employer to maintain the exposure to sound of an employee at a level that does not exceed the limits established by section 2.4, the employer shall, without delay,

- (a) make a report in writing to the regional health and safety officer setting out the reasons why it is not reasonably practicable to do so; and
- (b) provide a copy of the report to the policy committee, the work place committee and the health and safety representative.

HEARING PROTECTION

2.7 (1) When an employer is required to make a report under section 2.6, the employer shall, as soon as is reasonably practicable, provide every employee whose exposure to sound is likely to exceed the limits established by section 2.4 with a hearing protector that

- (a) is certified, by a certification body accredited by the Standards Council of Canada to grant the certification, as meeting the requirements set out in CSA Standard Z94.2, *Hearing Protectors*; and
- (b) prevents the employee using the hearing protector from being exposed to a level of sound that exceeds the limits established by section 2.4.

(2) If an employer provides a hearing protector to an employee under subsection (1), the employer shall, in consultation with the policy committee or, if there is no policy committee, the work place committee or the health and safety representative, formulate and implement a program to train the employee in the fitting, care and use of the hearing protector.

WARNING SIGNS

2.8 If an employee may be exposed to an A-weighted sound pressure level that is likely to exceed the limits established by paragraph 2.4(a), the employer shall ensure that employees are warned, in writing and by signage on board the aircraft, of a potentially hazardous level of sound on board the aircraft.

SCHEDULE
(Section 2.4)MAXIMUM DURATION OF EXPOSURE TO
A-WEIGHTED SOUND PRESSURE LEVELS IN THE
WORK PLACE

Item	Column 1 A-weighted sound pressure level (dBA)	Column 2 Maximum duration of exposure in hours per employee per 24-hour period
1.	87	8.0
2.	88	6.4
3.	89	5.0
4.	90	4.0
5.	91	3.2
6.	92	2.5

RÉDUCTION DE L'EXPOSITION

2.5 Si cela est en pratique possible, l'employeur ramène toute exposition au bruit de l'employé à un niveau égal ou inférieur au niveau maximal prévu à l'article 2.4, en utilisant des dispositifs techniques ou des moyens matériels autres que des protecteurs auditifs.

RAPPORT À L'AGENT RÉGIONAL DE SANTÉ ET DE SÉCURITÉ

2.6 S'il lui est en pratique impossible, sans fournir de protecteurs auditifs, de respecter à l'égard de l'employé le niveau d'exposition maximal prévu à l'article 2.4, l'employeur, sans délai :

- a) en informe, par un rapport écrit motivé, l'agent régional de santé et de sécurité;
- b) fournit un exemplaire de ce rapport au comité d'orientation, au comité local et au représentant.

PROTECTION DE L'OUÏE

2.7 (1) Dès que cela est en pratique possible, l'employeur tenu de présenter le rapport visé à l'article 2.6 fournit à l'employé susceptible de subir une exposition au bruit supérieure au niveau maximal prévu à l'article 2.4 un protecteur auditif qui, à la fois :

- a) est certifié par un organisme de certification accrédité par le Conseil canadien des normes comme étant conforme à la norme Z94.2 de la CSA intitulée *Protecteurs auditifs*;
- b) empêche l'employé qui le porte d'être exposé à un niveau de pression acoustique supérieur au niveau maximal prévu à l'article 2.4.

(2) L'employeur qui fournit un protecteur auditif à l'employé conformément au paragraphe (1) élabore, en consultation avec le comité d'orientation ou, à défaut, le comité local ou le représentant, un programme de formation de l'employé sur l'ajustement, l'entretien et l'utilisation du protecteur auditif et met en œuvre ce programme.

AVERTISSEMENTS

2.8 L'employeur s'assure que les employés sont avisés par écrit et par affichage dans l'aéronef où ils risquent d'être exposés à un niveau de pression acoustique pondéré A supérieur au niveau maximal prévu à l'alinéa 2.4a), que le niveau acoustique ambiant dans l'aéronef peut présenter un risque.

ANNEXE
(article 2.4)DURÉE MAXIMALE D'EXPOSITION À DIVERS NIVEAUX
DE PRESSION ACOUSTIQUE PONDÉRÉE A AU
LIEU DE TRAVAIL

Article	Colonne 1 Niveau de pression acoustique pondérée A (dBA)	Colonne 2 Durée maximale d'exposition en heures par employé, par période de 24 heures
1.	87	8,0
2.	88	6,4
3.	89	5,0
4.	90	4,0
5.	91	3,2
6.	92	2,5

SCHEDULE — *Continued*

Item	Column 1 A-weighted sound pressure level (dBA)	Column 2 Maximum duration of exposure in hours per employee per 24-hour period
7.	93	2.0
8.	94	1.6
9.	95	1.3
10.	96	1.0
11.	97	0.80
12.	98	0.64
13.	99	0.50
14.	100	0.40
15.	101	0.32
16.	102	0.25
17.	103	0.20
18.	104	0.16
19.	105	0.13
20.	106	0.10
21.	107	0.080
22.	108	0.064
23.	109	0.050
24.	110	0.040
25.	111	0.032
26.	112	0.025
27.	113	0.020
28.	114	0.016
29.	115	0.013
30.	116	0.010
31.	117	0.008
32.	118	0.006
33.	119	0.005
34.	120	0.004

ANNEXE (suite)

Article	Colonne 1 Niveau de pression acoustique pondérée A (dBA)	Colonne 2 Durée maximale d'exposition en heures par employé, par période de 24 heures
7.	93	2,0
8.	94	1,6
9.	95	1,3
10.	96	1,0
11.	97	0,80
12.	98	0,64
13.	99	0,50
14.	100	0,40
15.	101	0,32
16.	102	0,25
17.	103	0,20
18.	104	0,16
19.	105	0,13
20.	106	0,10
21.	107	0,080
22.	108	0,064
23.	109	0,050
24.	110	0,040
25.	111	0,032
26.	112	0,025
27.	113	0,020
28.	114	0,016
29.	115	0,013
30.	116	0,010
31.	117	0,008
32.	118	0,006
33.	119	0,005
34.	120	0,004

PART 3

ELECTRICAL SAFETY

INTERPRETATION

3.1 In this Part, “electrical equipment” means equipment for the generation, distribution or use of electricity.

IN-FLIGHT MAINTENANCE

3.2 All electrical equipment shall be operated and maintained in accordance with the standards of airworthiness established under the *Aeronautics Act*.

3.3 All testing or work performed on electrical equipment on board an aircraft shall be performed by a qualified person.

3.4 If there is a risk that an employee may receive a hazardous electrical shock during the performance of the work referred to in section 3.3, the employee shall use insulated protection equipment and tools that will protect the employee from injury.

3.5 If electrical equipment on board an aircraft is live or may become live, no employee shall work on the equipment unless

- the employer has instructed the employee in procedures that are safe for work on live conductors;
- a safety ground is connected to the equipment; or

PARTIE 3

PROTECTION CONTRE LES DANGERS DE
L'ÉLECTRICITÉ

DÉFINITION

3.1 Dans la présente partie, « outillage électrique » s'entend du matériel servant à la production, la distribution ou l'utilisation de l'électricité.

ENTRETIEN DE L'ÉQUIPEMENT DE BORD

3.2 L'utilisation et l'entretien de l'outillage électrique doivent être conformes aux normes de navigabilité établies sous le régime de la *Loi sur l'aéronautique*.

3.3 Toute vérification de l'outillage électrique d'un aéronef et tout travail effectué sur cet outillage sont faits par une personne qualifiée.

3.4 Dans les cas où il risque de recevoir une décharge électrique lors de l'exécution d'une tâche prévue à l'article 3.3, l'employé utilise des outils et articles de protection munis d'un isolant qui le protégeront.

3.5 Aucun employé ne peut travailler sur un outillage électrique de bord qui est sous tension ou est susceptible de l'être, sauf si l'une des conditions ci-après est respectée :

- l'employeur a informé l'employé des mesures de sécurité à prendre pendant le travail sur des conducteurs sous tension;
- une prise de terre est raccordée à l'outillage;

(c) the equipment is separated or disconnected from every source of electrical, hydraulic, pneumatic or other kind of energy that is capable of making electrical equipment dangerous.

3.6 If an employee is working on or near electrical equipment that is live or may become live, the employee shall ensure that the electrical equipment is guarded.

3.7 If two or more employees are working on or in connection with electrical equipment, they shall be fully informed by the employer with respect to ensuring that the work is coordinated in a safe manner.

SAFETY PROCEDURES

3.8 If an employee identifies a defect in electrical equipment that may render it unsafe for use, the employee shall, as soon as possible, mark or tag the electrical equipment as unsafe and report the defect to the person in charge.

PART 4

SANITATION

INTERPRETATION

4.1 The following definitions apply in this Part.

“galley area” means an area used for the storage or preparation of food on board an aircraft. (*office*)

“personal service room” means a room on board an aircraft that contains a toilet or a washbasin. (*salle d'eau*)

GENERAL

4.2 (1) If practicable, the employer shall provide a room that contains a toilet and a washbasin.

(2) If it is not practicable to comply with subsection (1), the employer shall, if practicable, provide a room that contains a toilet.

(3) If it is not practicable to comply with subsection (1) or (2), the employer shall, if practicable, provide a room that contains a washbasin.

(4) If reasonably practicable, the employer shall provide a personal service room for the sole use of the employees.

4.3 (1) Every employer shall ensure that

(a) each personal service room and galley area used by employees is maintained in a clean and sanitary condition; and

(b) the facilities referred to in paragraph (a) are cleaned at least once every 24 hours that they are in use.

(2) Employees who use personal service rooms and galley areas shall keep them as clean and in as sanitary a condition as possible.

(3) All work that may cause dusty or unsanitary conditions shall be carried out in a manner that will prevent the contamination of the air by dust or other substances injurious to health.

4.4 (1) Each container that is used for solid or liquid waste, other than a disposable plastic garbage bag, shall be

(a) equipped with a tight-fitting cover or be enclosed in a manner that does not present a health or safety hazard;

(b) constructed so that it can be easily cleaned and maintained in a sanitary condition; and

(c) leak-proof.

c) l'outillage est séparé ou coupé de toute source d'énergie électrique, hydraulique ou pneumatique ou de toute autre source d'énergie susceptible de le rendre dangereux.

3.6 Lorsqu'un employé travaille sur un outillage électrique qui est sous tension ou est susceptible de l'être, ou à proximité d'un tel outillage, il veille à ce que celui-ci soit protégé.

3.7 Lorsque plus d'un employé est appelé à travailler sur un outillage électrique ou à exécuter un travail qui y est lié, l'employeur les informe de tout ce qui concerne la coordination du travail afin d'en assurer la sécurité.

PROCÉDURE DE SÉCURITÉ

3.8 L'employé qui constate dans un outillage électrique une anomalie de fonctionnement susceptible d'en rendre l'utilisation dangereuse doit, dès que possible, marquer ou étiqueter l'outillage pour indiquer qu'il est dangereux de l'utiliser et en informer le responsable.

PARTIE 4

MESURES D'HYGIÈNE

DÉFINITIONS

4.1 Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente partie.

« office » Aire d'un aéronef utilisée pour le stockage ou la préparation des aliments. (*galley area*)

« salle d'eau » Pièce dans un aéronef contenant une toilette ou un lavabo. (*personal service room*)

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

4.2 (1) L'employeur, si cela est possible, prévoit une pièce contenant une toilette et un lavabo.

(2) S'il lui est impossible de se conformer aux exigences du paragraphe (1), l'employeur, si cela est possible, prévoit une pièce contenant une toilette.

(3) S'il lui est impossible de se conformer aux exigences des paragraphes (1) et (2), l'employeur, si cela est possible, prévoit une pièce contenant un lavabo.

(4) L'employeur, si cela est en pratique possible, prévoit une salle d'eau à l'usage exclusif des employés.

4.3 (1) L'employeur veille :

a) à la propreté et la salubrité des salles d'eau et de l'office utilisés par les employés;

b) à ce que le nettoyage de ces lieux soit fait au moins une fois toutes les vingt-quatre heures pendant les périodes d'utilisation.

(2) Les employés utilisent les salles d'eau et l'office de façon à les maintenir aussi propres et salubres que possible.

(3) Les travaux susceptibles de créer de la poussière ou des conditions insalubres sont effectués de façon à empêcher la contamination de l'air par la poussière ou toute autre substance nocive pour la santé.

4.4 (1) Les contenants de déchets solides ou liquides, sauf les sacs en plastique à usage unique, sont, à la fois :

a) munis d'un couvercle qui ferme bien ou gardés dans un lieu fermé de manière à ne présenter aucun risque pour la santé ou la sécurité;

b) faciles à nettoyer et à maintenir dans des conditions salubres;

c) étanches.

(2) Each container shall be emptied as soon as practicable after it becomes full, but not less than once every 24 hours that it is in use.

- (3) If disposable plastic garbage bags are used, they shall be
- (a) strong enough to support their contents when full;
 - (b) leak-proof;
 - (c) closed and secured when full; and
 - (d) disposed of at the first opportunity.

4.5 Every personal service room shall be enclosed in such a manner as to provide for a reasonable amount of privacy for its occupant.

4.6 Toilet paper shall be provided in each personal service room that contains a toilet.

4.7 A covered container for the disposal of sanitary napkins shall be provided in each personal service room.

4.8 If vermin have entered any enclosed part of a work place, the employer shall as soon as possible take all steps necessary to eliminate the vermin and prevent their re-entry.

WASHBASINS

4.9 (1) In those personal service rooms that contain a washbasin, every employer shall ensure that the water supply to the washbasin is sufficient to serve the employees.

(2) In every personal service room that contains a washbasin, the employer shall ensure that the following are provided:

- (a) soap or other cleaning agent in a dispenser at each washbasin;
- (b) single-use hand towels in sufficient quantity to serve the employees using the personal service room; and
- (c) a non-combustible container for the disposal of used towels.

(3) If hot water is provided for personal washing, it shall be maintained at a temperature of not more than 43°C.

(4) If it is not practicable to comply with subsection (1), the employer shall ensure that sufficient antiseptic agent is provided to employees.

POTABLE WATER

4.10 (1) Every employer shall ensure that employees are provided with potable water for drinking, personal washing and food preparation.

- (2) The potable water shall
- (a) be in sufficient quantity to meet the needs described in subsection (1); and
 - (b) meet the microbiological quality guidelines set out in the *Guidelines for Canadian Drinking Water Quality*, prepared by the Federal-Provincial-Territorial Committee on Drinking Water and published under the authority of the Minister of Health.

- 4.11** If a portable storage container for potable water is used,
- (a) the container shall be equipped with an airtight cover that can be securely closed;
 - (b) the container shall be used only for the purpose of storing potable water;
 - (c) the container shall not be stored in a personal service room; and

(2) Ils sont vidés dès que possible lorsqu'ils sont pleins et au moins une fois toutes les vingt-quatre heures durant les périodes d'utilisation.

- (3) Les sacs en plastique à usage unique sont, à la fois :
- a) assez résistants pour soutenir le poids de leur contenu lorsqu'ils sont pleins;
 - b) étanches;
 - c) fermés et attachés lorsqu'ils sont pleins;
 - d) jetés à la première occasion.

4.5 Les salles d'eau sont aménagées de façon à offrir à l'occupant un niveau d'intimité suffisant.

4.6 Du papier hygiénique est fourni dans chaque salle d'eau contenant une toilette.

4.7 Un contenant muni d'un couvercle pour recevoir les serviettes hygiéniques est installé dans les salles d'eau.

4.8 Si la vermine a pénétré dans une partie close à l'intérieur d'un lieu de travail, l'employeur prend dès que possible les mesures nécessaires pour l'éliminer définitivement et en empêcher d'autre d'entrer.

LAVABOS

4.9 (1) Dans les salles d'eau contenant des lavabos, l'employeur veille à ce que l'alimentation en eau soit suffisante pour répondre aux besoins des employés.

(2) Dans les salles d'eau contenant des lavabos, l'employeur veille à ce qu'il y ait :

- a) un distributeur de savon ou autre produit nettoyant à chaque lavabo;
- b) des serviettes à mains à usage unique en quantité suffisante pour répondre aux besoins des employés;
- c) un contenant incombustible pour recevoir les serviettes à main usées.

(3) L'eau chaude destinée à la toilette personnelle doit être maintenue à une température ne dépassant pas 43 °C.

(4) S'il lui est impossible de se conformer au paragraphe (1), l'employeur veille à ce que les employés aient un agent désinfectant en quantité suffisante.

EAU POTABLE

4.10 (1) L'employeur veille à ce que les employés aient de l'eau potable pour qu'ils puissent se désaltérer, se laver et préparer les aliments.

- (2) L'eau potable doit être :
- a) en quantité suffisante pour répondre aux besoins énumérés au paragraphe (1);
 - b) d'une qualité qui satisfait aux paramètres microbiologiques prévus dans les *Recommandations pour la qualité de l'eau potable au Canada*, préparées par le comité fédéral-provincial-territorial sur l'eau potable et publiées sous l'autorité du ministre de la Santé.

4.11 Si l'eau potable est gardée dans des contenants portatifs, ceux-ci :

- a) sont munis d'un couvercle hermétique qui peut être solidement fermé;
- b) servent uniquement à garder de l'eau potable;
- c) ne sont pas rangés dans une salle d'eau;

- (d) the water shall be drawn from the container by
- (i) a tap,
 - (ii) a ladle used only for the purpose of drawing water from the container, or
 - (iii) any other means that precludes the contamination of the water.

4.12 Except if potable water is supplied by a drinking fountain, sanitary single-use drinking cups shall be provided.

4.13 Any ice that is added to potable water or used for the contact refrigeration of foodstuffs shall be

- (a) made from potable water; and
- (b) stored and handled in a manner that prevents contamination.

PREPARATION, HANDLING, STORAGE AND SERVING OF FOOD

4.14 (1) Each food handler shall be trained in food handling practices to follow in order to prevent the contamination of food.

(2) No person who is suffering from a disease that can be transmitted through the handling of food shall work as a food handler.

4.15 (1) If foods stored by an employer for consumption by employees require refrigeration to prevent the foods from becoming hazardous to health, the foods shall be maintained at a temperature of 4°C or lower if reasonably practicable.

(2) If it is not reasonably practicable to maintain the foods at a temperature of 4°C or lower, the food shall be maintained at a temperature of not more than 10°C and the employer shall establish, in consultation with the policy committee or, if there is no policy committee, the work place committee or the health and safety representative, the maximum safe refrigeration period before consumption to ensure that the foods do not become hazardous to the health of employees.

4.16 All equipment and utensils that come into contact with food shall be

- (a) smooth and free from cracks, crevices, pitting or unnecessary indentations; and
- (b) cleaned to maintain their surfaces in a sanitary condition.

4.17 No person shall prepare, store or eat food

- (a) in a place where a hazardous substance may contaminate food, dishes or utensils;
- (b) in a personal service room; or
- (c) in any other place where food is likely to be contaminated.

4.18 (1) If dry ice is used for the refrigeration of food, it shall be

- (a) contained in a manner that prevents injury to employees; and
- (b) marked, tagged or otherwise identified in a manner that assists employees in using it safely.

(2) An employee who is required to handle or be exposed to dry ice shall be trained in precautions to be taken for its safe use and procedures to follow in the event of injury.

d) sont munis pour puiser l'eau d'un dispositif qui empêche la contamination de l'eau, notamment un robinet ou une louche utilisée uniquement à cette fin.

4.12 Sauf dans les cas où l'eau potable est distribuée par une fontaine, l'employeur fournit des gobelets à usage unique.

4.13 La glace ajoutée à l'eau potable ou utilisée directement pour le refroidissement par contact des aliments est :

- a) fabriquée avec de l'eau potable;
- b) conservée et manipulée de façon à être protégée contre toute contamination.

PRÉPARATION, MANUTENTION, ENTREPOSAGE ET DISTRIBUTION DES ALIMENTS

4.14 (1) Les préposés à la manutention des aliments doivent avoir reçu la formation nécessaire sur les méthodes de manutention des aliments à suivre pour en prévenir la contamination.

(2) Quiconque est atteint d'une maladie qui pourrait se transmettre par la manutention des aliments ne peut travailler à titre de préposé à la manutention des aliments.

4.15 (1) Les aliments qui sont entreposés par l'employeur pour être consommés par les employés et qui ont besoin d'être réfrigérés pour ne pas constituer un risque pour la santé sont, si cela est en pratique possible, conservés à une température d'au plus 4 °C.

(2) Lorsqu'il est en pratique impossible de conserver les aliments à une température ne dépassant pas 4 °C, ils sont conservés à une température d'au plus 10 °C, et, afin de faire en sorte qu'ils ne constitueront pas un risque pour la santé des employés, l'employeur établit, en consultation avec le comité d'orientation ou, à défaut, le comité local ou le représentant, la période maximale pendant laquelle les aliments peuvent être conservés à cette température avant d'être consommés.

4.16 L'équipement et les ustensiles qui entrent en contact avec les aliments doivent être :

- a) lisses et dépourvus de fissures, de piqûres et de dentelures inutiles;
- b) nettoyés pour en assurer la salubrité.

4.17 Il est interdit de préparer, d'entreposer ou de consommer des aliments dans l'un ou l'autre des endroits suivants :

- a) dans un endroit où il existe une substance dangereuse susceptible de contaminer les aliments, la vaisselle ou les ustensiles;
- b) dans une salle d'eau;
- c) dans tout autre endroit où les aliments risquent d'être contaminés.

4.18 (1) La glace carbonique utilisée pour la réfrigération des aliments est :

- a) placée dans un récipient de manière à éviter tout risque de blessure aux employés;
- b) étiquetée, marquée ou autrement identifiée de manière à ce que les employés puissent la manipuler en toute sécurité.

(2) Les employés appelés à manipuler de la glace carbonique ou susceptibles d'y être exposés reçoivent une formation sur les précautions à prendre pour la manipuler en toute sécurité et les mesures à prendre en cas de blessure.

FOOD WASTE AND GARBAGE

4.19 Food waste and garbage shall be

- (a) handled in a manner that prevents the contamination of food;
- (b) held in leak-proof, non-absorptive, easily-cleaned containers with covers, in a separate enclosed area or container, until removal for disposal; and
- (c) removed as frequently as is necessary to prevent unsanitary conditions.

MEALS

4.20 If meals are provided for employees, the employer shall ensure that a clean and sanitary eating area is provided.

REUSABLE EQUIPMENT

4.21 All reusable equipment that may reasonably be expected to expose an employee to a health hazard shall be maintained in a clean and sanitary condition.

PART 5

HAZARDOUS SUBSTANCES

INTERPRETATION

5.1 The following definitions apply in this Part.

“hazard information” means information on the proper and safe storage, handling, use and disposal of a hazardous substance, including information relating to its toxicological properties. (*renseignements sur les risques*)

“lower explosive limit” means the lower limit of flammability of a chemical agent or a combination of chemical agents at ambient temperature and pressure, expressed

- (a) for a gas or vapour, as a percentage in air by volume; and
- (b) for dust, as the weight of dust per volume of air. (*limite explosive inférieure*)

“product identifier”, in respect of a hazardous substance, means the brand name, code name or code number specified by the supplier or employer, or the chemical name, common name, generic name or trade name. (*identificateur du produit*)

“readily available” means accessible on board an aircraft by electronic or other means. (*facilement accessible*)

“supplier” means a person who manufactures, processes or packages a hazardous substance or a person who, in the course of business, imports or sells a hazardous substance. (*fournisseur*)

APPLICATION

5.2 This Part does not apply to the handling or transportation of dangerous goods to which the *Transportation of Dangerous Goods Act, 1992* and regulations made under that Act apply.

Division 1

General

Records of Hazardous Substances

5.3 Every employer shall keep and maintain a record of all hazardous substances that are used, handled or stored for use on

DÉCHETS

4.19 Les déchets sont :

- a) traités de manière à éviter toute contamination des aliments;
- b) déposés dans des contenants étanches, imperméables, faciles à nettoyer et munis d'un couvercle, qui doivent être placés dans un endroit clos et séparé ou dans un autre contenant jusqu'à leur élimination;
- c) éliminés aussi souvent que l'exige la salubrité.

REPAS

4.20 Lorsque les repas sont fournis aux employés, l'employeur prévoit un endroit propre et salubre pour la prise des repas.

ÉQUIPEMENT RÉUTILISABLE

4.21 Tout équipement réutilisable pouvant vraisemblablement constituer un risque pour la santé des employés est maintenu dans un état propre et salubre.

PARTIE 5

SUBSTANCES DANGEREUSES

DÉFINITIONS

5.1 Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente partie.

« facilement accessible » Accessible à bord de l'aéronef par des moyens électroniques ou autres. (*readily available*)

« fournisseur » Personne qui fabrique, traite ou emballe des substances dangereuses ou qui, dans le cadre de ses activités, importe ou vend de telles substances. (*supplier*)

« identificateur du produit » Relativement à une substance dangereuse, la marque, la désignation ou le numéro de code spécifié par le fournisseur ou l'employeur, ou l'appellation chimique, courante, commerciale ou générique. (*product identifier*)

« limite explosive inférieure » Limite inférieure d'inflammabilité d'un agent chimique ou d'une combinaison d'agents chimiques à température et pression ambiantes, exprimée :

- a) dans le cas de gaz ou de vapeurs, en pourcentage d'un volume d'air;
- b) dans le cas de poussières, en poids par volume d'air. (*lower explosive limit*)

« renseignements sur les risques » Relativement à une substance dangereuse, les renseignements sur la façon de l'entreposer, de la manipuler, de l'utiliser et de l'éliminer convenablement et en toute sécurité, notamment les renseignements concernant ses propriétés toxicologiques. (*hazard information*)

APPLICATION

5.2 La présente partie ne s'applique pas à la manutention ni au transport des marchandises dangereuses visées par la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* et ses règlements.

Section 1

Dispositions générales

Dossier des substances dangereuses

5.3 L'employeur tient un dossier des substances dangereuses utilisées, manipulées ou entreposées en vue d'être utilisées à bord

board an aircraft and may either keep and maintain such a record in the work place or keep and maintain a centralized record in respect of several work places.

Hazard Investigation

5.4 (1) If there is a likelihood that the health or safety of an employee is or may be endangered by exposure to a hazardous substance, the employer shall, without delay,

(a) appoint a qualified person to carry out an investigation in that regard; and

(b) notify the policy committee, the work place committee and the health and safety representative of the proposed investigation, and of the name of the qualified person appointed to investigate, so that they may participate in the investigation.

(2) In an investigation, the following criteria shall be taken into consideration:

(a) the chemical, biological and physical properties of the hazardous substance;

(b) the routes of exposure to the hazardous substance;

(c) the acute and chronic effects on health of exposure to the hazardous substance;

(d) the quantity of the hazardous substance to be handled;

(e) the manner in which the hazardous substance is stored, used, handled and disposed of;

(f) the control methods used to eliminate or reduce exposure of the employees to the hazardous substance;

(g) the concentration or level of the hazardous substance to which an employee is likely to be exposed; and

(h) whether the concentration of an airborne chemical agent or the level of ionizing or non-ionizing radiation is likely to exceed 50% of the values referred to in section 5.16 or the limits referred to in subsection 5.19(2).

5.5 On completion of the investigation and after consultation with the policy committee, the work place committee and the health and safety representative,

(a) the qualified person shall sign a written report setting out

(i) the person's observations respecting the criteria considered in accordance with subsection 5.4(2), and

(ii) the person's recommendations respecting the manner of compliance with sections 5.7 to 5.19, including recommendations respecting sampling and testing methods; and

(b) the employer shall develop and implement a written procedure for the control of the concentration or level of the hazardous substance on board an aircraft.

5.6 The report shall be kept by the employer for a period of 30 years from the day on which the qualified person signs the report.

Medical Examinations

5.7 (1) If the report recommends a medical examination for the employees likely to be exposed to a hazardous substance, the employer shall consult a physician to ascertain the necessity for that medical examination.

(2) For the purposes of subsection (1), a physician shall conclude that a medical examination is necessary only if, in light of the factors referred to in subsection 5.4(2), the nature of the risk, its likelihood and its possible consequences outweigh the intrusiveness of the medical examination or the disruption to bodily integrity that might be necessary.

de l'aéronef dans chacun des lieux de travail concernés ou alors il tient un dossier central portant sur plusieurs lieux de travail.

Enquêtes sur les risques

5.4 (1) Si la santé ou la sécurité d'un employé risque d'être compromise par l'exposition à une substance dangereuse, l'employeur, sans tarder :

a) nomme une personne qualifiée pour faire enquête sur la situation;

b) avise le comité d'orientation, le comité local et le représentant de la tenue de l'enquête prévue afin qu'ils puissent y participer et leur communique le nom de la personne qualifiée qui en est chargée.

(2) Au cours de l'enquête, les facteurs suivants sont pris en compte :

a) les propriétés chimiques, biologiques et physiques de la substance dangereuse;

b) les voies par lesquelles la substance dangereuse pénètre dans le corps;

c) les effets aigus et chroniques sur la santé que produit l'exposition à la substance dangereuse;

d) la quantité de substance dangereuse à manipuler;

e) la manière d'entreposer, d'utiliser, de manipuler et d'éliminer la substance dangereuse;

f) les méthodes de contrôle utilisées pour éliminer ou réduire l'exposition à la substance dangereuse;

g) la concentration ou le niveau de la substance dangereuse auquel l'employé risque d'être exposé;

h) la probabilité que la concentration d'un agent chimique dans l'air ou le niveau de rayonnement ionisant ou non ionisant soit supérieur à 50 % des valeurs visées à l'article 5.16 ou des limites prévues au paragraphe 5.19(2).

5.5 Au terme de l'enquête et après consultation du comité d'orientation, du comité local et du représentant :

a) la personne qualifiée rédige et signe un rapport contenant :

(i) ses observations concernant les facteurs pris en compte conformément au paragraphe 5.4(2),

(ii) ses recommandations concernant les mesures à prendre pour assurer le respect des articles 5.7 à 5.19, y compris ses recommandations concernant les méthodes d'échantillonnage et d'analyse;

b) l'employeur établit par écrit et applique une marche à suivre pour contrôler la concentration ou le niveau de la substance dangereuse à bord de l'aéronef.

5.6 L'employeur conserve le rapport pendant trente ans à compter de la date de signature par la personne qualifiée.

Examens médicaux

5.7 (1) Si le rapport recommande l'examen médical des employés qui risquent d'être exposés à une substance dangereuse, l'employeur consulte un médecin pour vérifier la nécessité d'un tel examen.

(2) Le médecin jugera qu'un examen médical est nécessaire seulement si, eu égard aux facteurs énumérés au paragraphe 5.4(2), la nature du risque, la probabilité qu'il se matérialise et les conséquences possibles justifient la perturbation de l'intégrité physique associée à l'examen et le caractère dérangeant de celui-ci.

(3) If a physician considers that a medical examination is necessary, the employer shall not permit an employee to handle the hazardous substance unless a physician acceptable to the employee has examined the employee and declared the employee fit, or fit with restrictions, to handle the hazardous substance.

(4) For the purposes of determining whether an employee is fit, or fit with restrictions, a physician shall

(a) take into account

(i) the factors referred to in subsection 5.4(2), and

(ii) the likely effects of handling the hazardous substance on the employee's health and that of other employees and the capacity of the employee to perform the work; and

(b) perform only those tests or examinations that are necessary to make that determination.

(5) If the physician examining an employee under subsection (3) declares the employee fit with restrictions to handle the hazardous substance, the employer shall not permit the employee to handle the hazardous substance except in accordance with the specified restrictions.

(6) If an employer consults a physician under subsection (1), the employer shall keep a copy of the physician's decision with the report referred to in section 5.5.

(7) The cost of a medical examination referred to in subsection (3) shall be borne by the employer.

Storage, Handling and Use

5.8 Every hazardous substance on board an aircraft shall be stored, handled or used in a manner that minimizes the hazard related to that substance.

5.9 If a hazardous substance is stored, handled or used on board an aircraft, any hazard resulting from that storage, handling or use shall be confined to as small an area as is practicable.

5.10 Every container for a hazardous substance that is used on board an aircraft shall be designed and constructed so that it protects the employees from any health or safety hazard that is caused by the hazardous substance.

5.11 The quantity of a hazardous substance for use or processing on board an aircraft shall, if practicable, be limited to the minimum quantity required.

Warning of Hazardous Substances

5.12 If a hazardous substance is on board an aircraft, signs shall be posted in conspicuous places on board the aircraft warning of the presence of the hazardous substance and stating any precautions to be taken to prevent or reduce any health or safety hazard.

Employee Education

5.13 (1) Every employer shall, in consultation with the policy committee or, if there is no policy committee, the work place committee or the health and safety representative, develop and implement an employee education program with respect to risk prevention and control on board an aircraft, including with respect to hazardous substances.

(2) The employee education program shall include

(a) the instruction of each employee who is likely to handle or be exposed to a hazardous substance with respect to

(i) the product identifier of the hazardous substance,

(3) Si le médecin juge qu'un examen médical est nécessaire, l'employeur ne peut permettre à l'employé en cause de manipuler la substance dangereuse que si un médecin, dont le choix est approuvé par l'employé, a examiné celui-ci et l'a déclaré apte à manipuler cette substance, avec ou sans conditions.

(4) Pour décider si l'employé est ainsi apte à manipuler la substance, le médecin :

a) prend en considération :

(i) les facteurs énumérés au paragraphe 5.4(2),

(ii) les effets probables que peut entraîner la manipulation de la substance dangereuse sur la santé de l'employé et celle des autres employés et la capacité de l'employé à faire ce travail;

b) fait uniquement les examens et tests nécessaires pour arriver à la décision.

(5) Si le médecin assortit de conditions la déclaration d'aptitude de l'employé, l'employeur ne peut permettre à ce dernier de manipuler la substance dangereuse que si ces conditions sont respectées.

(6) L'employeur conserve une copie de la décision du médecin avec le rapport visé à l'article 5.5.

(7) L'examen médical est aux frais de l'employeur.

Entreposage, manipulation et utilisation

5.8 L'entreposage, la manipulation et l'utilisation d'une substance dangereuse à bord d'un aéronef doivent être effectués de manière à réduire au minimum le risque que présente cette substance.

5.9 Le risque lié à l'entreposage, à la manipulation et à l'utilisation d'une substance dangereuse à bord d'un aéronef est confiné à un endroit aussi restreint que possible.

5.10 Tout contenant devant renfermer une substance dangereuse utilisée à bord d'un aéronef est conçu et construit de façon à protéger les employés contre les risques que présente cette substance pour leur santé et leur sécurité.

5.11 La quantité de substance dangereuse emportée à bord d'un aéronef pour utilisation ou transformation est, si possible, limitée au strict nécessaire.

Mises en garde relatives aux substances dangereuses

5.12 Si une substance dangereuse se trouve à bord d'un aéronef, des avis doivent être placés à des endroits bien en vue dans l'appareil pour avertir de la présence de cette substance et pour indiquer les précautions à prendre pour éviter ou réduire les risques qu'elle présente pour la santé et la sécurité.

Formation des employés

5.13 (1) L'employeur, en consultation avec le comité d'orientation ou, à défaut, le comité local ou le représentant, élabore et met en œuvre un programme de formation des employés visant la prévention et le contrôle des risques à bord d'un aéronef, y compris les substances dangereuses.

(2) Le programme de formation des employés comprend notamment les éléments suivants :

a) la communication des renseignements ci-après à chaque employé susceptible de manipuler une substance dangereuse ou d'y être exposé :

- (ii) all hazard information disclosed by the supplier or by the employer on a material safety data sheet or label,
- (iii) all hazard information of which the employer is aware or ought reasonably to be aware,
- (iv) the observations referred to in subparagraph 5.5(a)(i),
- (v) the information disclosed on a material safety data sheet referred to in section 5.21 and the purpose and significance of that information, and
- (vi) in respect of controlled products on board an aircraft, the information required to be disclosed on a material safety data sheet and on a label under Division 3 and the purpose and significance of that information;

(b) the instruction and training of each employee referred to in paragraph (a) on

- (i) the procedures to follow in order to implement sections 5.8 and 5.9, and
- (ii) the procedures to follow for the safe storage, handling, use and disposal of hazardous substances, including procedures to be followed in an emergency involving a hazardous substance; and

(c) if the employer keeps an electronic version of a material safety data sheet available to employees in accordance with subsection 5.26(2), training on how to access the material safety data sheet.

(3) Every employer shall, in consultation with the policy committee or, if there is no policy committee, the work place committee or the health and safety representative, review the employee education program and, if necessary, revise it,

- (a) at least once a year;
- (b) whenever there is a change in condition in respect of the hazardous substances on board an aircraft; and
- (c) whenever new hazard information in respect of a hazardous substance on board an aircraft becomes available to the employer.

5.14 The employer shall keep a written or computerized record of the instruction and training given to every employee and shall

- (a) make it readily available for examination by the employee; and
- (b) keep it for a period of two years from the day on which the employee ceases to handle or be exposed to the hazardous substance.

Substitution of Substances

5.15 (1) No person shall use a hazardous substance on board an aircraft if it is reasonably practicable to use a non-hazardous substance in its place.

(2) If a hazardous substance is to be used for any purpose on board an aircraft and an equivalent substance that is less hazardous is available to be used for that purpose, the equivalent substance shall be substituted for the hazardous substance if reasonably practicable.

Control of Hazards

5.16 (1) No employee shall be exposed to a concentration of an airborne chemical agent in excess of the value for that chemical agent established by the American Conference of Governmental Industrial Hygienists in its publication entitled *TLVs and BEIs*

- (i) l'identificateur du produit de cette substance dangereuse,
- (ii) les renseignements sur les risques indiqués par le fournisseur ou par l'employeur sur la fiche signalétique ou l'étiquette,
- (iii) les renseignements sur les risques dont l'employeur a connaissance ou devrait raisonnablement avoir connaissance,
- (iv) les observations visées au sous-alinéa 5.5a)(i),
- (v) les renseignements indiqués sur la fiche signalétique visée à l'article 5.21 ainsi que l'objet et la signification de ces renseignements,
- (vi) dans le cas de produits contrôlés qui se trouvent à bord de l'aéronef, les renseignements devant être indiqués sur la fiche signalétique et l'étiquette conformément à la section 3 ainsi que l'objet et la signification de ces renseignements;

b) la formation théorique et pratique de chaque employé visé à l'alinéa a) sur :

- (i) d'une part, la marche à suivre pour appliquer les articles 5.8 et 5.9,
- (ii) d'autre part, la marche à suivre pour l'entreposage, la manipulation, l'utilisation et l'élimination en toute sécurité des substances dangereuses, notamment les mesures à prendre dans les cas d'urgence mettant en cause une substance dangereuse;

c) dans le cas où l'employeur met à la disposition de ses employés, conformément au paragraphe 5.26(2), une version informatisée de la fiche signalétique, la formation leur permettant d'avoir accès à la fiche signalétique.

(3) L'employeur, en consultation avec le comité d'orientation ou, à défaut, le comité local ou le représentant, revoit le programme de formation des employés et, si nécessaire, le modifie :

- a) au moins une fois par année;
- b) chaque fois que les conditions relatives à la présence de substances dangereuses à bord de l'aéronef changent;
- c) chaque fois qu'il a accès à de nouveaux renseignements sur les risques que présente une substance dangereuse se trouvant à bord de l'aéronef.

5.14 L'employeur tient, sur support papier ou informatique, un registre de la formation théorique et pratique reçue par chaque employé et :

- a) rend ce registre facilement accessible à l'employé pour consultation;
- b) le conserve pendant deux ans à compter de la date où l'employé cesse de manipuler la substance dangereuse ou d'y être exposé.

Substitution de substances

5.15 (1) Il est interdit d'utiliser une substance dangereuse à bord d'un aéronef s'il est en pratique possible de la remplacer par une substance non dangereuse.

(2) Dans le cas où une substance dangereuse est censée être utilisée à une fin quelconque à bord d'un aéronef et qu'une substance équivalente présentant un moindre risque peut être utilisée à la même fin, cette dernière, si cela est en pratique possible, est substituée à la première.

Contrôle des risques

5.16 (1) Aucun employé ne peut être exposé à une concentration d'un agent chimique dans l'air qui excède la valeur établie pour cet agent par l'American Conference of Governmental Industrial Hygienists dans sa publication intitulée *TLVs and BEIs*

Threshold Limit Values for Chemical Substances and Physical Agents Biological Exposure Indices.

(2) If there is a likelihood that the concentration of an airborne chemical agent may exceed the value referred to in subsection (1), air samples shall be taken and the concentration of the chemical agent shall be determined

(a) in accordance with the standards set out by the United States National Institute for Occupational Safety and Health in the *NIOSH Manual of Analytical Methods*, third edition, volumes 1 and 2, dated February 1984; or

(b) if no specific standards for the chemical agent are listed in the document referred to in paragraph (a), in accordance with a scientifically proven method used to collect and analyze a representative sample of the chemical agent.

(3) A written or computerized record of each analysis made under subsection (2) shall be kept by the employer at a location accessible to employees to whom it applies for a period of 10 years from the date of the analysis.

(4) The record shall include

(a) the date, time and location of the analysis;

(b) the hazardous substance in respect of which the analysis was made;

(c) the sampling and testing method used;

(d) the result obtained; and

(e) the name and occupation of the person who made the analysis.

5.17 (1) Subject to subsection (2), the concentration of an airborne chemical agent or combination of airborne chemical agents on board an aircraft shall be less than 50% of the lower explosive limit of the chemical agent or combination of chemical agents.

(2) If a source of ignition may ignite an airborne chemical agent or combination of airborne chemical agents on board an aircraft, the maximum concentration of the chemical agent or of the combination of chemical agents shall be 10% of the lower explosive limit of the chemical agent or combination of chemical agents.

Warnings

5.18 If reasonably practicable, the employer shall provide automated warning and detection systems if the consequences of an exposure to a hazardous substance warrants them.

Ionizing and Non-ionizing Radiation

5.19 (1) If a device that is capable of producing and emitting energy in the form of electromagnetic waves or acoustical waves is used on board an aircraft, the radiation to which an employee is exposed shall not exceed the limits recommended in Chapter 2 of *Safety Code 6, Limits of Human Exposure to Radiofrequency Electromagnetic Fields in the Frequency Range from 3 kHz to 300 GHz*, published in 1999 under the authority of the Minister of Health.

(2) If an employee works on or near a device that may emit nuclear energy, the employer shall ensure that the exposure of the employee to nuclear energy does not exceed the radiation dose limits set out in the *Radiation Protection Regulations*.

Threshold Limit Values for Chemical Substances and Physical Agents Biological Exposure Indices.

(2) S'il est probable que la concentration d'un agent chimique dans l'air excède la limite prévue au paragraphe (1), des échantillons d'air sont prélevés et la concentration de l'agent chimique est calculée conformément :

a) soit aux normes du National Institute for Occupational Safety and Health des États-Unis énoncées dans les volumes 1 et 2 de la troisième édition du *NIOSH Manual of Analytical Methods* publiée en février 1984;

b) soit à une méthode scientifique consistant à prélever et à analyser un échantillon représentatif de l'agent chimique s'il n'y a pas de norme répertoriée pour l'agent chimique dans le document visé à l'alinéa a).

(3) L'employeur conserve, sur support papier ou informatique, un registre de chaque analyse effectuée conformément au paragraphe (2), à un endroit accessible aux employés concernés, pendant une période de dix ans à compter de la date de l'analyse.

(4) Le registre indique, notamment :

a) la date, l'heure et le lieu de l'analyse;

b) la substance dangereuse faisant l'objet de l'analyse;

c) la méthode d'échantillonnage et d'analyse utilisée;

d) le résultat obtenu;

e) le nom et l'occupation de la personne qui a effectué l'analyse.

5.17 (1) La concentration d'un agent chimique ou d'une combinaison d'agents chimiques dans l'air à bord de l'aéronef doit être inférieure à 50 % de la limite explosive inférieure de cet agent ou cette combinaison.

(2) Toutefois, s'il y a, à bord de l'aéronef, une source d'inflammation qui peut agir sur un agent chimique ou une combinaison d'agents chimiques dans l'air, la concentration de cet agent ou cette combinaison ne peut excéder 10 % de la limite explosive inférieure de l'agent ou de la combinaison.

Avertissements

5.18 Dans les cas où les conséquences d'une exposition à une substance dangereuse le justifient, l'employeur, si possible, prévoit des systèmes automatiques de détection et d'avertissement.

Rayonnement ionisant et non ionisant

5.19 (1) Si un dispositif pouvant produire et émettre de l'énergie sous forme d'ondes électromagnétiques ou d'ondes sonores est utilisé à bord d'un aéronef, le niveau de rayonnement auquel un employé est exposé ne peut dépasser les limites recommandées dans le chapitre 2 du *Code de sécurité 6 — Limites d'exposition humaine aux champs de radiofréquences électromagnétiques dans la gamme de fréquences de 3 kHz à 300 GHz*, publié en 1999 sous l'autorité du ministre de la Santé.

(2) Si un employé travaille à un dispositif pouvant émettre de l'énergie nucléaire ou près d'un tel dispositif, l'employeur veille à ce que l'exposition de l'employé à l'énergie nucléaire n'excède pas les limites de dose de rayonnement établies dans le *Règlement sur la radioprotection*.

*Division 2**Hazardous Substances Other Than Controlled Products*

5.20 Every container of a hazardous substance, other than a controlled product, that is stored, handled, used or disposed of on board an aircraft shall be labelled in a manner that discloses clearly the generic name of the substance and the hazard information in respect of the substance.

5.21 If a material safety data sheet in respect of a hazardous substance, other than a controlled product, that is stored, handled, used or disposed of on board an aircraft may be obtained from the supplier of the hazardous substance, the employer shall obtain a copy of the material safety data sheet and make it readily available for examination by employees.

*Division 3**Controlled Products**Interpretation*

5.22 The following definitions apply in this Division.

“supplier label”, in respect of a controlled product, means a label prepared by a supplier under the *Hazardous Products Act*. (*étiquette du fournisseur*)

“work place label”, in respect of a controlled product, means a label prepared by an employer under this Division. (*étiquette du lieu de travail*)

Application

5.23 This Division does not apply in respect of any

- (a) wood or product made of wood;
- (b) tobacco or product made of tobacco;
- (c) article specially manufactured so as not to release, or otherwise cause a person to be exposed to, a controlled product under normal conditions of use; or
- (d) controlled product that is intended solely for disposal or is sold for recycling or recovery.

Supplier Material Safety Data Sheets

5.24 (1) Subsections (2) to (4) do not apply to a controlled product that is

- (a) an explosive within the meaning of section 2 of the *Explosives Act*;
- (b) a cosmetic, device, drug or food within the meaning of section 2 of the *Food and Drugs Act*;
- (c) a pest control product within the meaning of subsection 2(1) of the *Pest Control Products Act*;
- (d) a nuclear substance, within the meaning of section 2 of the *Nuclear Safety and Control Act*, that is radioactive; or
- (e) a product, material or substance included in Part II of Schedule I to the *Hazardous Products Act* that is packaged as a consumer product.

(2) If a controlled product is received in the work place by an employer, the employer shall, without delay, obtain from the supplier of the controlled product a material safety data sheet, prepared by a supplier under the *Hazardous Products Act* in respect of the controlled product, unless the employer is already in possession of a supplier material safety data sheet that

*Section 2**Substances dangereuses autres que les produits contrôlés*

5.20 Le contenant d'une substance dangereuse, autre qu'un produit contrôlé, qui est entreposée, manipulée, utilisée ou éliminée à bord d'un aéronef porte une étiquette indiquant clairement le nom générique de la substance et les renseignements sur les risques qu'elle présente.

5.21 Lorsque la fiche signalétique d'une substance dangereuse, autre qu'un produit contrôlé, qui est entreposée, manipulée, utilisée ou éliminée à bord d'un aéronef peut être obtenue du fournisseur de la substance, l'employeur en obtient un exemplaire et la rend facilement accessible aux employés pour consultation.

*Section 3**Produits contrôlés**Définitions*

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

« étiquette du fournisseur » Étiquette d'un produit contrôlé préparée par le fournisseur aux termes de la *Loi sur les produits dangereux*. (*supplier label*)

« étiquette du lieu de travail » Étiquette d'un produit contrôlé préparée par l'employeur aux termes de la présente section. (*work place label*)

Application

5.23 Sont exclus de l'application de la présente section :

- a) le bois et les produits en bois;
- b) le tabac et les produits du tabac;
- c) les articles spécialement fabriqués de manière que, dans des conditions normales d'utilisation, ils n'entraînent aucun rejet de produits contrôlés ni aucune autre forme d'exposition à ceux-ci pour toute personne;
- d) les produits contrôlés qui sont destinés uniquement à être éliminés ou qui sont vendus pour recyclage ou récupération.

Fiches signalétiques du fournisseur

5.24 (1) Les paragraphes (2) à (4) ne s'appliquent pas aux produits contrôlés suivants :

- a) un explosif au sens de l'article 2 de la *Loi sur les explosifs*;
- b) un aliment, un cosmétique, une drogue ou un instrument, au sens de l'article 2 de la *Loi sur les aliments et drogues*;
- c) un produit antiparasitaire au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur les produits antiparasitaires*;
- d) une substance nucléaire au sens de l'article 2 de la *Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires* qui est radioactive;
- e) un produit, une matière ou une substance inscrits à la partie II de l'annexe I de la *Loi sur les produits dangereux* et emballés sous forme de produit de consommation.

(2) Si l'employeur reçoit dans le lieu de travail un produit contrôlé, il obtient sans délai du fournisseur du produit la fiche signalétique du produit, préparée par ce dernier aux termes de la *Loi sur les produits dangereux*, à moins qu'il n'ait déjà en sa possession une telle fiche qui, à la fois :

- (a) is for a controlled product that has the same product identifier;
 - (b) discloses information that is current at the time that the controlled product is received; and
 - (c) was prepared and dated not more than three years before the day on which the controlled product is received.
- (3) If there is a controlled product on board an aircraft for which the supplier material safety data sheet is three years old or more, the employer shall, if practicable, obtain from the supplier an up-to-date supplier material safety data sheet.
- (4) If it is not practicable for an employer to obtain an up-to-date supplier material safety data sheet, the employer shall update the hazard information on the most recent supplier material safety data sheet that the employer has received on the basis of the ingredients disclosed on it.

Work Place Material Safety Data Sheets

5.25 (1) Subject to section 5.29, if an employer receives a supplier material safety data sheet, the employer may prepare a work place material safety data sheet to be used on board an aircraft in place of the supplier material safety data sheet if

- (a) the work place material safety data sheet discloses at least the information disclosed on the supplier material safety data sheet;
- (b) the information disclosed on the work place material safety data sheet does not disclaim or contradict the information disclosed on the supplier material safety data sheet;
- (c) the supplier material safety data sheet is readily available for examination by employees; and
- (d) the work place material safety data sheet discloses that the supplier material safety data sheet is available on board the aircraft.

(2) The employer shall update a work place material safety data sheet and the work place label

- (a) as soon as practicable but not later than 90 days after the day on which the new hazard information becomes available to the employer; and
- (b) at least once every three years.

(3) If the information required to be disclosed by this section is not available or not applicable to the controlled product, the employer shall replace the information with the words “not available” or “not applicable”, as the case may be, in the English version and the words “non disponible” or “sans objet”, as the case may be, in the French version of the work place material safety data sheet.

Availability of Material Safety Data Sheets

5.26 (1) Every employer shall keep readily available for examination by employees and the policy committee, the work place committee and the health and safety representative on board any aircraft on which an employee may be required to handle or be exposed to a controlled product a copy in English and in French of

- (a) the work place material safety data sheet referred to in subsection 5.25(1); and
- (b) the supplier material safety data sheet.

(2) If the employer keeps a electronic version of the material safety data sheet available for examination by the employees, the policy committee, the work place committee and the health and safety representative, the employer shall

- (a) take all reasonable steps to maintain the device in which the version may be accessed in good working order; and

a) porte sur un produit contrôlé qui a le même identificateur du produit;

b) contient des renseignements à jour au moment de la réception du produit contrôlé;

c) a été préparée dans les trois ans précédant la date de réception du produit contrôlé et est datée en conséquence.

(3) Lorsqu'un produit contrôlé se trouve à bord d'un aéronef et que la fiche signalétique du fournisseur date de trois ans ou plus, l'employeur, si cela est possible, obtient du fournisseur une fiche signalétique à jour.

(4) S'il est impossible d'obtenir du fournisseur la fiche signalétique à jour, l'employeur, sur la plus récente fiche signalétique du fournisseur dont il dispose, met à jour les renseignements sur les risques, en fonction des ingrédients indiqués sur cette fiche.

Fiches signalétiques du lieu de travail

5.25 (1) Sous réserve de l'article 5.29, l'employeur qui reçoit la fiche signalétique du fournisseur pour un produit donné peut préparer une fiche signalétique du lieu de travail qui sera utilisée à bord de l'aéronef à la place de la fiche signalétique du fournisseur, si les conditions suivantes sont réunies :

- a) la fiche signalétique du lieu de travail contient au moins les mêmes renseignements que celle du fournisseur;
- b) les renseignements qu'elle contient n'infirmen ni ne contredisent ceux figurant sur la fiche signalétique du fournisseur;
- c) la fiche signalétique du fournisseur est facilement accessible aux employés pour consultation;
- d) la fiche signalétique du lieu de travail indique que la fiche signalétique du fournisseur est disponible à bord de l'aéronef.

(2) L'employeur met à jour la fiche signalétique du lieu de travail et l'étiquette du lieu de travail :

- a) dès que possible mais au plus tard quatre-vingt-dix jours après la date où il a eu accès à de nouveaux renseignements sur les risques;
- b) au moins tous les trois ans.

(3) Lorsqu'un renseignement à indiquer aux termes du présent article n'est pas disponible ou ne s'applique pas au produit contrôlé, l'employeur, sur la fiche signalétique du lieu de travail, remplace le renseignement par la mention « non disponible » ou « sans objet », selon le cas, en français, et par la mention « not available » ou « not applicable », selon le cas, en anglais.

Accessibilité des fiches signalétiques

5.26 (1) L'employeur garde à bord de tout aéronef où un employé peut être appelé à manipuler un produit contrôlé ou risque d'être exposé à un tel produit et ce, de façon qu'il soit facilement accessible pour consultation aux employés ainsi qu'au comité d'orientation, au comité local et au représentant, un exemplaire, en français et en anglais :

- a) de la fiche signalétique du lieu de travail prévue au paragraphe 5.25(1);
- b) de la fiche signalétique du fournisseur.

(2) Dans les cas où l'employeur met à la disposition des employés, du comité d'orientation, du comité local et du représentant une version informatisée de la fiche signalétique, il :

- a) prend toutes les mesures raisonnables pour garder le terminal informatique en état de fonctionnement;

(b) provide the training referred to in paragraph 5.13(2)(c) to all employees and to all members of the policy committee, the work place committee and the health and safety representative.

b) fournit la formation visée à l'alinéa 5.13(2)c) à tous les employés ainsi qu'à tous les membres du comité d'orientation et du comité local et au représentant.

Labels

5.27 (1) Each controlled product in a work place, other than the controlled products listed in subsection 5.24(1), and each container in which the controlled product is contained shall, if the controlled product or the container is received from a supplier,

- (a) if the controlled product is in a bulk shipment, be accompanied by a supplier label;
- (b) if the employer has agreed in writing to apply a label to the inner container of the controlled product, have applied to it a supplier label, as soon as possible after the controlled product is received from the supplier; and
- (c) in any other case, have applied to it a supplier label.

(2) Subject to section 5.29, if a controlled product, other than a controlled product listed in subsection 5.24(1), is received from a supplier and an employer places the controlled product on board an aircraft in a container other than the one in which it was received from the supplier, the employer shall apply to the container a supplier label or a work place label that discloses the information referred to in paragraphs 5.28(a) to (c).

(3) Subject to sections 5.28 and 5.29, no person shall remove, deface or modify the label applied to a controlled product that is in the work place or its container.

Replacing Labels

5.28 If, in a work place, a label applied to a controlled product or a container of a controlled product becomes illegible or is removed, the employer shall replace the label with a work place label that discloses the following information in respect of the controlled product:

- (a) the product identifier;
- (b) the hazard information; and
- (c) a statement indicating that a material safety data sheet is available in the work place.

Exemptions from Disclosure

5.29 (1) If an employer has filed, under subsection 11(2) of the *Hazardous Materials Information Review Act*, a claim for exemption from disclosure of information on a material safety data sheet or on a label, the employer shall disclose, in place of the information that the employer is exempt from disclosing,

- (a) if there is no final disposition of the proceedings in relation to the claim, the date on which the claim for exemption was registered and the registry number assigned to the claim under that Act; and
- (b) if the final disposition of the proceedings in relation to the claim is that the claim is valid, a statement that an exemption has been granted and the date on which the exemption was granted.

(2) However, if a claim for exemption is in respect of the chemical name, common name, generic name, trade name or brand name of a controlled product, the employer shall, on the material safety data sheet or label of the controlled product, replace that name with a code name or code number specified by the employer as the product identifier for that controlled product.

Étiquettes

5.27 (1) Tout produit contrôlé, autre qu'un produit visé au paragraphe 5.24(1), qui se trouve dans un lieu de travail et chaque contenant dans lequel ce produit est placé doivent, s'ils proviennent d'un fournisseur :

- a) dans le cas où le produit contrôlé fait partie d'une expédition en vrac, être accompagnés de l'étiquette du fournisseur;
- b) dans le cas où l'employeur s'est engagé par écrit à apposer une étiquette sur le contenant interne du produit contrôlé, porter l'étiquette du fournisseur dès que possible après sa réception;
- c) dans tous les autres cas, porter l'étiquette du fournisseur.

(2) Sous réserve de l'article 5.29, lorsqu'un produit contrôlé, autre qu'un produit visé au paragraphe 5.24(1), est reçu d'un fournisseur et que l'employeur le place dans un aéronef dans un contenant autre que celui dans lequel il a été reçu, celui-ci appose sur le contenant l'étiquette du fournisseur ou l'étiquette du lieu de travail qui indique les renseignements visés aux alinéas 5.28a) à c).

(3) Sous réserve des articles 5.28 et 5.29, il est interdit de retirer, de rendre illisible ou de modifier l'étiquette apposée sur un produit contrôlé ou son contenant qui se trouvent dans le lieu de travail.

Remplacement des étiquettes

5.28 Lorsque l'étiquette apposée sur un produit contrôlé ou sur le contenant d'un produit contrôlé devient illisible ou est retirée du produit ou du contenant, l'employeur la remplace par une étiquette du lieu de travail qui porte les renseignements suivants :

- a) l'identificateur du produit;
- b) les renseignements sur les risques qu'il présente;
- c) une mention précisant que la fiche signalétique de ce produit est disponible dans le lieu de travail.

Dérogations à l'obligation de divulguer

5.29 (1) Si l'employeur a présenté, en vertu du paragraphe 11(2) de la *Loi sur le contrôle des renseignements relatifs aux matières dangereuses*, une demande de dérogation à l'obligation de divulguer certains renseignements sur une fiche signalétique ou sur une étiquette, il divulgue, au lieu de ces renseignements, ce qui suit :

- a) à défaut d'une décision définitive concernant la demande de dérogation, la date d'enregistrement de la demande de dérogation et le numéro d'enregistrement attribué à celle-ci en application de cette loi;
- b) en cas de décision définitive favorable, la mention qu'une dérogation a été accordée et la date à laquelle celle-ci a été accordée.

(2) Toutefois, dans le cas où la demande de dérogation a pour objet la dénomination chimique, courante, commerciale ou générique ou la marque d'un produit contrôlé, l'employeur divulgue, sur la fiche signalétique ou sur l'étiquette du produit contrôlé, au lieu de ce renseignement, la désignation ou le numéro de code qu'il attribue à ce produit en tant qu'identificateur du produit.

Prescribed Medical Professional

5.30 For the purposes of subsection 125.2(1) of the Act, a medical professional is a person who is registered as a registered nurse under the laws of a province.

Professionnel de la santé visé

5.30 Pour l'application du paragraphe 125.2(1) de la Loi, le professionnel de la santé est une personne agréée en vertu des lois d'une province à titre d'infirmière ou d'infirmier.

PART 6

SAFETY MATERIALS, EQUIPMENT,
DEVICES AND CLOTHING

GENERAL

6.1 (1) If reasonably practicable, every employer shall eliminate or control the health or safety hazards of every person who is granted access to the work place.

(2) If it is not reasonably practicable to eliminate or control a health or safety hazard, the employer shall provide every person granted access to the work place who may be exposed to the hazard with protection equipment prescribed by this Part.

6.2 All protection equipment shall be designed to protect the person from the hazard for which it is provided and shall not in itself create a hazard.

6.3 All protection equipment provided by the employer shall

(a) be maintained, inspected and tested by a qualified person; and

(b) if necessary to prevent a health hazard, be maintained in a clean and sanitary condition by a qualified person.

PROTECTIVE HEADWEAR

6.4 If there is a risk of head injury, protective headwear shall be used.

PROTECTIVE FOOTWEAR

6.5 (1) If there is a risk of foot injury, protective footwear that is certified, by a certification body accredited by the Standards Council of Canada to grant such certification, as meeting the standards set out in CSA Standard CAN/CSA-Z195-02, *Protective Footwear*, shall be used.

(2) If there is a risk of slipping, non-slip footwear shall be used.

EYE AND FACE PROTECTION

6.6 If there is a risk of injury to the eyes, face, ears or front of the neck, the employer shall provide an eye or face protector that

(a) is certified, by a certification body that is accredited by the Standards Council of Canada to grant such certification, as meeting the standards set out in CSA Standard CAN/CSA-Z94.3-02, *Eye and Face Protectors*; and

(b) offers appropriate protection from the risk.

RESPIRATORY PROTECTION

6.7 If there is a risk of an airborne hazardous substance or an oxygen-deficient atmosphere, the employer shall provide a respiratory protective device that is selected, fitted, used and maintained in accordance with the manufacturer's instructions and

PARTIE 6

MATÉRIEL, ÉQUIPEMENT, DISPOSITIF
ET VÊTEMENT DE SÉCURITÉ

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

6.1 (1) Si cela est en pratique possible, l'employeur élimine ou maintient au minimum les risques pour la santé et la sécurité de toute personne à qui il permet l'accès au lieu de travail.

(2) Dans le cas contraire, il fournit à chaque personne pouvant être exposée aux risques les articles de protection prévus à la présente partie.

6.2 Chaque article de protection utilisé doit :

a) être conçu pour assurer la protection contre le risque pour lequel il est fourni;

b) ne présenter aucun risque en soi.

6.3 L'article de protection fourni par l'employeur :

a) est entretenu, inspecté et mis à l'essai par une personne qualifiée;

b) si cela est nécessaire pour prévenir tout risque pour la santé, est tenu dans un état propre et salubre par une personne qualifiée.

CASQUE PROTECTEUR

6.4 Lorsqu'il y a un risque de blessures à la tête, un casque protecteur doit être porté.

CHAUSSURES DE PROTECTION

6.5 (1) Lorsqu'il y a un risque de blessures aux pieds, des chaussures de protection certifiées par un organisme de certification accrédité par le Conseil canadien des normes comme étant conformes à la norme CAN/CSA-Z195-02 de la CSA, intitulée *Chaussures de protection*, doivent être portées.

(2) Lorsqu'il y a un risque de glisser, des chaussures antidérapantes doivent être portées.

PROTECTION DES YEUX ET DU VISAGE

6.6 Lorsqu'il y a un risque de blessures aux yeux, au visage, aux oreilles ou au devant du cou, l'employeur fournit un dispositif protecteur pour les yeux ou le visage :

a) qui est certifié par un organisme de certification accrédité par le Conseil canadien des normes comme étant conforme à la norme CAN/CSA-Z94.3-02 de la CSA, intitulée *Protecteurs oculaires et faciaux*;

b) de type approprié.

PROTECTION DES VOIES RESPIRATOIRES

6.7 Lorsqu'il y a un risque de présence d'air contenant des substances dangereuses ou d'air à faible teneur en oxygène, l'employeur fournit un appareil de protection respiratoire dont le choix, l'ajustement, l'utilisation et l'entretien se font conformément

that, in the case of an oxygen-deficient atmosphere, has a minimum capacity of 15 minutes.

6.8 If a steel or aluminum self-contained breathing apparatus cylinder has a dent deeper than 1.5 mm and less than 50 mm in major diameter or shows evidence of deep isolated pitting, cracks or splits, the cylinder shall be removed from service until it has been shown to be safe for use by means of a hydrostatic test at a pressure equal to one and one half times the maximum allowable working pressure.

SKIN PROTECTION

6.9 If there is a risk of injury or disease to or through the skin, the employer shall provide

- (a) a shield or screen;
- (b) a cream to protect the skin; or
- (c) an appropriate body covering.

SAFETY RESTRAINING DEVICES

6.10 (1) If a person, other than a person who is exiting from an aircraft, is near an open aircraft door or hatch, the employer shall provide the person with a safety restraining device.

(2) Every safety restraining device shall be secured to the primary structure of the aircraft in a manner that prevents the person using the device from falling out of the aircraft.

CLOTHING

6.11 Loose clothing, long hair, dangling accessories, jewellery or other similar items that are likely to be hazardous to the health or safety of an employee shall not be worn unless they are tied, covered or otherwise secured so as to prevent the hazard.

6.12 If it is not reasonably practicable to maintain temperatures within the limits referred to in Part 7, the employees shall dress in appropriate clothing.

6.13 If an employer requires that an employee wear a uniform, the employer shall, in consultation with the policy committee or, if there is no policy committee, the workplace committee or the health and safety representative, select the uniform components and fabric and ensure that they protect the health and safety of the employee.

RECORDS

6.14 (1) A record of all protection equipment provided by the employer shall be kept by the employer for a period of two years after the day on which it ceases to be used.

- (2) The record shall contain
- (a) a description of the equipment and the date of its acquisition by the employer;
 - (b) the date and result of each inspection and test of the equipment;
 - (c) the date and nature of any maintenance work performed on the equipment since its acquisition by the employer; and
 - (d) the name of the person who performed the inspection, test or maintenance of the equipment.

aux instructions du fabricant et qui procure aux employés exposés à de l'air à faible teneur en oxygène une autonomie d'au moins quinze minutes.

6.8 Si la bouteille d'un appareil respiratoire autonome en acier ou en aluminium a une bosselure de plus de 1,5 mm de profondeur et de moins de 50 mm dans son plus grand diamètre, ou présente des piqûres, des fissures ou des fentes profondes isolées, elle est mise hors service jusqu'à ce qu'il soit établi qu'elle peut être utilisée en toute sécurité au moyen d'une épreuve hydrostatique effectuée à une pression égale à une fois et demie la pression de fonctionnement maximale permise.

PROTECTION DE LA PEAU

6.9 Lorsqu'il y a risque de blessures à la peau ou de maladies transmises à la peau, par contact avec celle-ci ou à travers elle, l'employeur fournit :

- a) soit un écran protecteur;
- b) soit une crème de protection pour la peau;
- c) soit un vêtement de protection adéquat.

DISPOSITIFS DE RETENUE

6.10 (1) L'employeur fournit des dispositifs de retenue à toute personne qui se trouve à proximité d'une porte ou d'une trappe ouverte, sauf si cette personne s'y trouve pour descendre de l'aéronef.

(2) Ces dispositifs de retenue sont fixés à la structure principale de l'aéronef de manière que cette personne ne risque pas de tomber de l'appareil.

VÊTEMENTS

6.11 Les vêtements amples, les cheveux longs, les pendentifs, les bijoux ou autres objets susceptibles de présenter un risque pour la santé ou la sécurité d'un employé ne peuvent être portés que s'ils sont attachés, couverts ou retenus de façon à prévenir tout risque.

6.12 S'il est en pratique impossible de maintenir la température dans les limites prévues à la partie 7, l'employé porte des vêtements appropriés.

6.13 L'employeur qui exige le port d'un uniforme en choisit le modèle et le tissu en consultation avec le comité d'orientation ou, à défaut, le comité local ou le représentant. L'uniforme doit également assurer la santé et la sécurité des employés.

REGISTRES

6.14 (1) L'employeur tient un registre des articles de protection qu'il fournit et le conserve pendant deux ans à compter de la date où l'équipement cesse d'être utilisé.

- (2) Ce registre contient les renseignements suivants :
- a) la description de l'équipement et la date de son acquisition par l'employeur;
 - b) la date et les résultats de chacune des inspections et des mises à l'essai auxquelles l'équipement a été soumis;
 - c) la date et la nature de tout travail d'entretien de l'équipement depuis son acquisition par l'employeur;
 - d) le nom de la personne qui a fait l'inspection, la mise à l'essai ou l'entretien de l'équipement.

TRAINING

6.15 (1) Every person who is required to use protection equipment shall be trained in the use of the equipment.

(2) Every employee who is required to use protection equipment shall be trained in the use and operation of the equipment.

(3) The training referred to in subsection (2) shall be set out in writing and kept readily available by the employer for examination by the employee.

DEFECTIVE PROTECTION EQUIPMENT

6.16 If an employee identifies a defect in protection equipment that may render the protection equipment unsafe for use, the employee shall, as soon as possible,

- (a) mark or tag the equipment as unsafe; and
- (b) report the defect to the person in charge.

PART 7

TEMPERATURE AND LIGHTING

7.1 If reasonably practicable, the air temperature on board an aircraft shall be maintained at a level of not less than 18°C and not more than 29°C.

7.2 Every aircraft shall be provided with sufficient lighting to enable an employee to carry out their duties safely.

PART 8

MATERIALS HANDLING

INTERPRETATION

8.1 The following definitions apply in this Part.

“materials handling equipment” means equipment used to transport, lift, move or position persons, materials, goods or things including auxiliary equipment and rigging devices and includes mobile equipment used to lift, hoist or position persons, but does not include equipment that is affixed to the exterior of an aircraft. (*appareil de manutention des matériaux*)

“operator” means an employee who controls the operation of materials handling equipment and who has received training in the procedures referred to in subsection 8.5(1). (*opérateur*)

“safe working load” means the maximum load that materials handling equipment is designed and constructed to handle or support safely under particular operating conditions. (*charge de travail admissible*)

GENERAL

8.2 (1) Materials handling equipment used on board an aircraft shall, if reasonably practicable, be designed and constructed so that failure of any of its parts will not result in loss of control of the equipment or create a hazardous condition.

(2) All glass and other transparent materials used in doors, windows and other parts of materials handling equipment used on

FORMATION THÉORIQUE ET PRATIQUE

6.15 (1) Toute personne ayant à utiliser des articles de protection reçoit la formation voulue.

(2) Tout employé ayant à utiliser des articles de protection reçoit la formation théorique et pratique sur l'utilisation de ceux-ci.

(3) Les éléments de la formation sont établis par écrit et conservés par l'employeur, qui les rend facilement accessibles aux employés pour consultation.

ARTICLE DE PROTECTION DÉFECTUEUX

6.16 Tout employé qui découvre, dans tout article de protection, un défaut susceptible de le rendre dangereux prend, dès que possible, les mesures suivantes :

- a) marquer ou étiqueter l'article pour indiquer qu'il est dangereux de l'utiliser;
- b) en informer le responsable.

PARTIE 7

TEMPÉRATURE ET ÉCLAIRAGE

7.1 Si cela est en pratique possible, la température ambiante à bord d'un aéronef est maintenue entre 18 °C et 29 °C inclusivement.

7.2 Le niveau d'éclairage à bord des aéronefs doit être suffisant pour permettre à tout employé de remplir ses fonctions en toute sécurité.

PARTIE 8

MANUTENTION DES MATÉRIAUX

DÉFINITIONS

8.1 Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente partie.

« appareil de manutention des matériaux » Dispositif utilisé pour transporter, lever, déplacer ou placer des personnes, des matériaux, des marchandises ou des objets, y compris le matériel auxiliaire et les dispositifs de manœuvre ainsi que les appareils mobiles utilisés pour lever, hisser ou placer des personnes, sauf s'ils sont fixés à l'extérieur de l'aéronef. (*materials handling equipment*)

« charge de travail admissible » Charge maximale qu'un appareil de manutention des matériaux peut manutentionner ou supporter en toute sécurité, de par sa conception et sa fabrication, dans des conditions de fonctionnement déterminées. (*safe working load*)

« opérateur » Employé qui contrôle le fonctionnement d'un appareil de manutention des matériaux et qui a reçu la formation sur la marche à suivre visée au paragraphe 8.5(1). (*operator*)

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

8.2 (1) L'appareil de manutention des matériaux utilisé à bord d'un aéronef est, si cela est en pratique possible, conçu et construit de manière à n'entraîner, en cas de défaillance de l'une de ses parties, ni risque ni perte de contrôle.

(2) Le verre et les autres matériaux transparents utilisés pour la fabrication des portières, fenêtres et autres parties de l'appareil de

board an aircraft shall be of a type that does not shatter into sharp or dangerous pieces on impact.

INSPECTION, TESTING AND MAINTENANCE

8.3 (1) Before materials handling equipment is used for the first time on board an aircraft, the employer shall set out, in writing, instructions on the inspection, testing and maintenance of that equipment.

(2) The instructions shall specify the nature and frequency of inspections, testing and maintenance.

(3) The inspection, testing and maintenance shall be performed by a qualified person who

(a) complies with the instructions referred to in subsection (1); and

(b) makes and signs a report regarding each inspection, test or maintenance work performed by them.

(4) A report shall

(a) include the date of inspection, testing or maintenance performed by the qualified person;

(b) identify the materials handling equipment that was inspected, tested or maintained; and

(c) set out the safety observations of the qualified person.

(5) The employer shall keep a copy of

(a) the instructions referred to in subsection (1) for as long as the materials handling equipment is in use; and

(b) the report for a period of one year after the day on which the report is signed.

REPAIRS

8.4 (1) Any repair, modification or replacement of a part of any materials handling equipment shall at least maintain the safety factor of the equipment or part.

(2) If a part of less strength or quality than the original part is used, the employer shall restrict the use of the equipment to loading and uses that will retain the original safety factor of the equipment or part.

TRAINING

8.5 (1) Every employer shall ensure that every operator of materials handling equipment on board an aircraft has been trained in the procedures to be followed for its

(a) inspection; and

(b) safe and proper use, in accordance with any instructions provided by the manufacturer and taking into account the conditions of the work place and the operator's physical capabilities.

(2) Every employer shall keep a record of the training for a period of three years from the day on which the training is provided.

OPERATION

8.6 No employer shall require an employee to operate materials handling equipment unless the employee is an operator.

manutention des matériaux utilisé à bord d'un aéronef doivent être d'un type qui ne se brise pas en éclats coupants ou dangereux sous l'effet d'un choc.

INSPECTION, ESSAI ET ENTRETIEN

8.3 (1) Avant qu'un appareil de manutention des matériaux soit utilisé pour la première fois à bord d'un aéronef, l'employeur établit par écrit des instructions concernant l'inspection, la mise à l'essai et l'entretien de l'appareil.

(2) Les instructions précisent le genre et la fréquence des inspections, des mises à l'essai et des travaux d'entretien.

(3) Les inspections, les mises à l'essai et les travaux d'entretien sont effectués par une personne qualifiée, qui :

a) se conforme aux instructions visées au paragraphe (1);

b) rédige et signe dans chaque cas un rapport de l'inspection, de la mise à l'essai ou des travaux d'entretien qu'elle a effectués.

(4) Le rapport comprend les renseignements suivants :

a) la date de l'inspection, de la mise à l'essai ou des travaux d'entretien;

b) la désignation de l'appareil de manutention des matériaux inspecté, mis à l'essai ou entretenu;

c) les observations de la personne qualifiée concernant la sécurité.

(5) L'employeur conserve un exemplaire :

a) des instructions visées au paragraphe (1) aussi longtemps que l'appareil est en service;

b) du rapport pendant un an à compter de la date de sa signature.

RÉPARATIONS

8.4 (1) La réparation, la modification ou le remplacement d'une pièce d'un appareil de manutention des matériaux n'a pas pour effet de diminuer le facteur de sécurité de l'appareil ou de la pièce.

(2) Toutefois si, au cours de la réparation, de la modification ou du remplacement d'une pièce de l'appareil de manutention des matériaux, une pièce d'une qualité ou d'une résistance inférieure à celle de la pièce originale est utilisée, l'employeur restreint l'utilisation de l'appareil aux charges et aux emplois qui permettront de maintenir le facteur de sécurité initial de l'appareil ou de la pièce.

FORMATION

8.5 (1) L'employeur veille à ce que tout opérateur d'un appareil de manutention des matériaux à bord d'un aéronef ait reçu la formation sur la marche à suivre pour :

a) en faire l'inspection;

b) l'utiliser convenablement et en toute sécurité, conformément aux instructions du fabricant et compte tenu des conditions du lieu de travail et des capacités physiques de l'opérateur.

(2) L'employeur conserve pendant une période de trois ans un registre de la formation reçue, à compter de la date à laquelle elle est donnée.

MANŒUVRE DE L'APPAREIL DE MANUTENTION DES MATÉRIAUX

8.6 L'employeur ne peut obliger l'employé qui n'est pas un opérateur à manœuvrer un appareil de manutention des matériaux.

SERVICE CART CONTROL SYSTEMS

8.7 Every service cart used on board an aircraft shall be fitted with braking and other control systems that

- (a) are capable of safely controlling and stopping its movement; and
- (b) respond reliably and quickly to minimal effort by the operator under normal flight conditions.

SAFE WORKING LOADS

8.8 No materials handling equipment shall be used or operated with a load that exceeds its safe working load.

MANUAL HANDLING OF MATERIALS

8.9 (1) If, because of their weight, size, shape, toxicity or other characteristic, the manual handling of the materials, goods or things on board an aircraft may be hazardous to the health or safety of an employee, the employer shall issue instructions that they not, if reasonably practicable, be handled manually.

(2) For the purpose of subsection (1), in determining whether the manual handling of the materials, goods or things may be hazardous to the health or safety of an employee, the employer shall take into account the frequency and duration of manual handling and the distance, gradient and environmental conditions over which an object is to be manually handled.

8.10 (1) If an employee is required to manually lift or carry loads weighing in excess of 10 kg, the employer shall train the employee

- (a) in a safe method of lifting and carrying the loads that will minimize the strain on the body; and
- (b) in a work procedure appropriate to the conditions of the work place and the employee's physical capabilities.

(2) The employer shall make the instruction materials available for examination by employees.

TRANSPORTING, POSITIONING AND HOISTING EMPLOYEES

8.11 (1) No materials handling equipment shall be used for transporting an employee on board an aircraft unless the equipment is specifically designed for that purpose.

(2) No materials handling equipment shall be used for positioning or hoisting an employee on board an aircraft unless the equipment is equipped with a platform, bucket or basket designed for that purpose.

DEFECTIVE MATERIALS HANDLING EQUIPMENT

8.12 If an employee identifies a defect in materials handling equipment that may render it unsafe for use, the employee shall, as soon as possible,

- (a) mark or tag it as unsafe; and
- (b) report the defect to the person in charge.

STORAGE OF MATERIALS

8.13 All materials, goods or things shall be stored and placed in such a manner that

- (a) employees are not subject to excessive strain on the body while handling them; and
- (b) the risk to the health or safety of employees is minimized.

MÉCANISMES DE COMMANDE DES CHARIOTS DE SERVICE

8.7 Tout chariot de service utilisé à bord d'un aéronef est muni d'un mécanisme de freinage et d'autres mécanismes de commande qui :

- a) permettent de commander et d'arrêter le mouvement du chariot en toute sécurité;
- b) obéissent rapidement et de façon sûre à un effort minimal de l'opérateur dans des conditions de vol normales.

CHARGES DE TRAVAIL ADMISSIBLES

8.8 L'appareil de manutention des matériaux ne peut être utilisé pour manutentionner une charge qui dépasse sa charge de travail admissible.

MANUTENTION MANUELLE DES MATÉRIAUX

8.9 (1) Si le poids, les dimensions, la forme, la toxicité ou toute autre caractéristique des matériaux, des marchandises ou des objets rendent leur manutention manuelle à bord d'un aéronef susceptible de présenter un risque pour la santé ou la sécurité d'un employé, l'employeur donne des instructions selon lesquelles une telle manutention doit être évitée si cela est en pratique possible.

(2) Pour l'application du paragraphe (1), l'employeur tient compte de la fréquence et de la durée des opérations de manutention ainsi que des distances, de la pente et des conditions ambiantes lorsqu'il s'agit de vérifier si la manutention manuelle des matériaux, des marchandises ou des objets est susceptible de présenter un risque pour la santé ou la sécurité de l'employé.

8.10 (1) Si un employé doit soulever ou transporter manuellement des charges de plus de 10 kg, l'employeur lui donne la formation sur :

- a) la façon de soulever et de transporter les charges en toute sécurité, tout en réduisant l'effort au minimum;
- b) les techniques de travail adaptées aux conditions du lieu de travail et aux capacités physiques de l'employé.

(2) L'employeur rend le matériel de formation accessible aux employés pour consultation.

TRANSPORT ET DÉPLACEMENT D'EMPLOYÉS

8.11 (1) L'appareil de manutention des matériaux ne peut être utilisé pour transporter un employé à bord d'un aéronef, à moins qu'il n'ait été conçu à cette fin.

(2) Il ne peut être utilisé pour hisser ou déplacer un employé à bord d'un aéronef, à moins qu'il ne soit muni d'une plate-forme, d'une benne ou d'un panier conçu à ces fins.

APPAREILS DE MANUTENTION DES MATÉRIAUX DÉFECTUEUX

8.12 L'employé qui découvre dans un appareil de manutention des matériaux une défectuosité susceptible de le rendre dangereux prend, dès que possible, les mesures suivantes :

- a) marquer ou étiqueter l'appareil pour indiquer qu'il est dangereux de l'utiliser;
- b) en informer le responsable.

ENTREPOSAGE DES MATÉRIAUX

8.13 Les matériaux, marchandises et objets sont entreposés et déposés de manière :

- a) à éviter aux employés qui les manutentionnent manuellement un effort physique excessif;
- b) à minimiser les risques pour la santé et la sécurité des employés.

PART 9

FIRST AID

INTERPRETATION

9.1 The following definitions apply in this Part.

“first aid attendant” means an employee who has, in the last three years, successfully completed basic first aid training, standard first aid training or first aid training for flight attendants. (*secouriste*)

“health unit” means a facility that is under the charge of a medical practitioner or a person who is registered as a registered nurse under the laws of a province and that, if it is under the control of the employer, meets the minimum requirements of a first aid room described in Part XVI of the *Canada Occupational Health and Safety Regulations*. (*service de santé*)

“incapacitated” means the inability to perform assigned duties in the course of employment due to illness or injury. (*incapacité*)

“medical treatment facility” means a hospital, medical clinic or physician’s office, at which emergency medical treatment can be dispensed. (*installation de traitement médical*)

GENERAL

9.2 (1) Every employer shall establish and keep up-to-date written instructions for the rendering of first aid to an employee who is incapacitated.

(2) The employer shall make the instructions readily available for examination by employees.

FIRST AID ATTENDANTS

9.3 If there are three or more employees on board an aircraft, at least one of whom is not a flight crew member, one of them shall be a first aid attendant.

9.4 A first aid attendant shall

- (a) have access to a first aid kit;
- (b) render first aid to employees who are incapacitated;
- (c) if required, accompany an incapacitated employee to a health unit or a medical treatment facility and render first aid in transit;
- (d) in providing care as a first aid attendant, have precedence over anyone not trained in first aid; and
- (e) be responsible for providing care for an incapacitated employee until the treatment is complete or the employee is under the care of an equally or more qualified caregiver.

TRAINING REQUIREMENTS

9.5 (1) If the time required to reach a health unit or a medical treatment facility is two hours or less, the first aid attendant shall have successfully completed a basic first aid course, the elements of which are set out in section 1 of Schedule 1 to this Part, or a first aid course for flight attendants, the elements of which are set out in section 3 of that Schedule.

(2) If the time required to reach a health unit or a medical treatment facility is more than two hours, the first aid attendant shall have successfully completed a standard first aid course, the

PARTIE 9

PREMIERS SOINS

DÉFINITIONS

9.1 Les définitions qui suivent s’appliquent à la présente partie.

« incapacité » Inhabilité à accomplir les tâches assignées dans le cadre de l’emploi en raison d’une maladie ou d’une blessure. (*incapacitated*)

« installation de traitement médical » Hôpital, clinique médicale ou cabinet de médecin où des soins médicaux d’urgence peuvent être dispensés. (*medical treatment facility*)

« secouriste » Employé ayant achevé avec succès, au cours des trois dernières années, le cours de formation en secourisme élémentaire, le cours de formation en secourisme général ou le cours de formation en secourisme pour les agents de bord. (*first aid attendant*)

« service de santé » Installation qui est dirigée par un médecin ou une personne légalement autorisée à exercer la profession d’infirmière ou infirmier en vertu d’une loi provinciale et qui, si elle se trouve sous la responsabilité de l’employeur, répond aux exigences minimales prévues pour la salle de premiers soins à la partie XVI du *Règlement canadien sur la santé et la sécurité au travail*. (*health unit*)

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

9.2 (1) L’employeur établit par écrit et tient à jour des instructions pour l’administration des premiers soins à tout employé qui présente une incapacité.

(2) Il rend les instructions facilement accessible aux employés pour consultation.

SECOURISTES

9.3 S’il y a trois employés ou plus à bord d’un aéronef, dont au moins un ne fait pas partie de l’équipage de conduite, l’un d’entre eux doit être un secouriste.

9.4 Le secouriste :

- a) a accès à une trousse de premiers soins;
- b) administre les premiers soins aux employés présentant une incapacité;
- c) au besoin, accompagne un employé qui présente une incapacité vers un service de santé ou une installation de traitement médical et administre les premiers soins en cours de route;
- d) a préséance, dans l’exercice de ses fonctions de secouriste, sur quiconque n’a pas de formation en premiers soins;
- e) a la responsabilité de donner les soins à l’employé qui présente une incapacité jusqu’à ce que le traitement soit terminé ou que la victime ait été confiée à une personne donnant des soins au moins aussi qualifiée.

EXIGENCES EN MATIÈRE DE FORMATION

9.5 (1) Si le temps nécessaire pour se rendre à un service de santé ou à une installation de traitement médical est de deux heures ou moins, le secouriste doit avoir achevé avec succès un cours de formation en secourisme élémentaire, dont le contenu est indiqué à l’article 1 de l’annexe 1 de la présente partie, ou un cours de formation en secourisme pour les agents de bord, dont le contenu est indiqué à l’article 3 de la même annexe.

(2) Si le temps nécessaire pour se rendre à un service de santé ou à une installation de traitement médical est de plus de deux heures, le secouriste doit avoir achevé avec succès un cours de

elements of which are set out in section 2 of Schedule 1 to this Part, or a first aid course for flight attendants, the elements of which are set out in section 3 of that Schedule.

(3) The employer shall determine, in consultation with the policy committee or, if there is no policy committee, the work place committee or the health and safety representative, the elective lesson elements, if any, of the flight attendant first aid training required on any particular flight, taking into account the likelihood of their use.

(4) First aid attendant training courses shall be given by a person who has received the appropriate training from an organization approved by the Minister in accordance with section 9.6.

(5) Basic and standard first aid certificates, basic and standard first aid certifications and first aid certifications for flight attendants are valid for a maximum of three years starting on their date of issue.

TEACHING FIRST AID

9.6 (1) An organization that wants to obtain the approval of the Minister for offering courses or instructional courses in first aid must apply for it in writing to the Minister.

(2) The application shall be accompanied by a description of the proposed courses.

(3) If an application is for approval for offering a course or an instructional course in specialized first aid, including first aid training for flight attendants, it shall be accompanied by a report from the employer, prepared in consultation with the policy committee or, if there is no policy committee, the work place committee or the health and safety representative, that identifies the first aid training requirements.

(4) The Minister shall approve an application by an organization to offer courses or instructional courses in basic and standard first aid if the organization's training program contains the applicable elements set out in Schedule 1 to this Part.

(5) The Minister shall approve an application by an organization to offer courses or instructional courses in specialized first aid, including first aid training for flight attendants, if the organization's training program is appropriate for the work place, having regard to the training requirements identified in the report referred to in subsection (3).

(6) Subject to subsections (7) and (8), a letter of approval from the Minister is valid for a period of five years starting on the date of issue.

(7) The Minister may cancel the approval of an organization under subsection (4) if the organization's training program no longer contains the applicable elements set out in Schedule 1 to this Part.

(8) The Minister may cancel the approval of an organization under subsection (5) if the organization's training program is no longer appropriate for the work place.

FIRST AID KITS

9.7 (1) Every first aid kit shall be

- (a) readily accessible;
- (b) inspected regularly and its contents maintained in a clean, dry and serviceable condition; and
- (c) clearly identified by a conspicuous sign.

formation en secourisme général, dont le contenu est indiqué à l'article 2 de l'annexe 1 de la présente partie, ou un cours de formation en secourisme des agents de bord, dont le contenu est indiqué à l'article 3 de la même annexe.

(3) L'employeur fixe, en collaboration avec le comité d'orientation ou, à défaut, le comité local ou le représentant, les éléments au choix de la formation en secourisme des agents de bord qu'il est requis de connaître dans le cas de certains vols, compte tenu de leur utilité probable.

(4) Les cours de secourisme sont donnés par une personne qui a reçu la formation voulue d'un organisme agréé par le ministre conformément à l'article 9.6.

(5) Les certificats et les accréditations de secourisme élémentaire et de secourisme général ainsi que les accréditations de secourisme pour les agents de bord sont valides pour une durée maximale de trois ans à compter de la date de leur délivrance.

FORMATION EN SECOURISME

9.6 (1) L'organisme qui désire obtenir l'agrément lui permettant d'offrir des cours de secourisme ou des cours d'instruction en secourisme présente une demande écrite à cet effet au ministre.

(2) La demande d'agrément est accompagnée d'une description des cours projetés.

(3) La demande d'agrément pour offrir les cours de secourisme spécialisé ou les cours d'instruction en secourisme spécialisé, y compris le secourisme pour les agents de bord, est accompagnée d'un rapport de l'employeur, établi de concert avec le comité d'orientation ou, à défaut, le comité local ou le représentant, qui énonce les exigences à l'égard d'une telle formation.

(4) Le ministre accorde l'agrément pour offrir les cours de secourisme élémentaire et général ou les cours d'instruction en secourisme élémentaire et général si le programme de formation présenté comporte les éléments établis à l'annexe 1 de la présente partie.

(5) Le ministre accorde l'agrément pour offrir les cours de secourisme spécialisé ou les cours d'instruction en secourisme spécialisé, y compris le secourisme pour les agents de bord, si le programme de formation présenté convient au lieu de travail, compte tenu des exigences en matière de formation énoncées dans le rapport visé au paragraphe (3).

(6) Sous réserve des paragraphes (7) et (8), la lettre d'agrément est valide pour cinq ans à compter de la date de sa délivrance.

(7) Le ministre peut annuler l'agrément accordé aux termes du paragraphe (4) si le programme de formation ne comporte plus les éléments établis à l'annexe 1 de la présente partie.

(8) Le ministre peut annuler l'agrément accordé aux termes du paragraphe (5) si le programme de formation ne convient plus au lieu de travail.

TROUSSES DE PREMIERS SOINS

9.7 (1) Les trousse de premiers soins :

- a) sont facilement accessibles;
- b) font l'objet d'inspections régulières, et leur contenu est gardé propre, sec et en bon état;
- c) sont clairement identifiées au moyen d'une affiche bien en vue.

(2) Prescription drugs or other medications not included in Schedule 2 to this Part shall not be stored in first aid kits or with additional first aid supplies and equipment listed in Schedule 3 to this Part.

FIRST AID SUPPLIES AND EQUIPMENT

9.8 (1) If there are five or fewer employees working on board an aircraft at any time, the employer shall provide one first aid kit.

(2) If there are from six to 19 employees working on board an aircraft at any time, the employer shall provide two first aid kits.

(3) If there are 20 or more employees working on board an aircraft at any time, the employer shall provide three first aid kits.

(4) If there is no flight attendant working on board an aircraft, a type "A" first aid kit, the contents of which are set out in Schedule 2 to this Part, shall be provided.

(5) If there is at least one flight attendant working on board an aircraft, one type "B" first aid kit, the contents of which are set out in Schedule 2 to this Part, shall be provided.

(6) If there are three or more employees working on board an aircraft, the employer shall provide the additional supplies and equipment set out in column 1 of Schedule 3 to this Part in the applicable quantities set out in column 2.

(7) If there are 200 seats or more on board an aircraft, there shall be an additional type "B" first aid kit for each 200 seats.

TRANSPORTATION

9.9 (1) The employer shall provide an ambulance service or other suitable means of transporting an incapacitated employee to a health unit or medical treatment facility.

(2) An incapacitated employee shall be relieved of all duties and transported to a health unit or medical treatment facility as soon as possible.

COMMUNICATION OF INFORMATION

9.10 The employer shall ensure that the following information is readily available to every employee:

- (a) information regarding first aid to be rendered for any incapacity; and
- (b) information regarding transportation procedures for incapacitated employees.

RECORDS

9.11 (1) A means of recording first aid that has been rendered shall be readily available to an employee on board an aircraft.

- (2) An employee who renders first aid shall
- (a) enter in a first aid record the following information:
 - (i) the full name of the incapacitated employee,
 - (ii) the date, time and location of the occurrence of the incapacity,
 - (iii) the date and time that the incapacity was reported to them,
 - (iv) a brief description of the incapacity,
 - (v) a brief description of the first aid rendered,

(2) Les médicaments délivrés sur ordonnance et les autres médicaments non indiqués à l'annexe 2 de la présente partie ne sont conservés ni dans les trousse de premiers soins ni avec le matériel de premiers soins supplémentaire énuméré à l'annexe 3 de la présente partie.

MATÉRIEL DE PREMIERS SOINS

9.8 (1) Si le nombre d'employés travaillant à un moment quelconque à bord d'un aéronef est égal ou inférieur à cinq, l'employeur fournit une trousse de premiers soins.

(2) S'il est supérieur à cinq mais inférieur à 20, l'employeur fournit deux trousse de premiers soins.

(3) S'il est égal ou supérieur à 20, l'employeur fournit trois trousse de premiers soins.

(4) S'il n'y a pas d'agent de bord, l'employeur fournit une trousse de type « A », dont le contenu est indiqué à l'annexe 2 de la présente partie.

(5) S'il y en a un ou plusieurs, l'employeur fournit une trousse de type « B », dont le contenu est indiqué à l'annexe 2 de la présente partie.

(6) Si le nombre d'employés travaillant à bord d'un aéronef est égal ou supérieur à trois, l'employeur fournit le matériel supplémentaire énuméré à la colonne 1 de l'annexe 3 de la présente partie, selon les quantités figurant à la colonne 2.

(7) Dans le cas d'un aéronef comptant 200 sièges ou plus, une trousse supplémentaire de type « B » est fournie pour chaque groupe de 200 sièges.

TRANSPORT

9.9 (1) L'employeur fournit un service d'ambulance ou tout autre moyen approprié pour transporter un employé présentant une incapacité à un service de santé ou à une installation de traitement médical.

(2) L'employé présentant une incapacité est relevé de ses fonctions et transporté à un service de santé ou à une installation de traitement médical dès que possible.

TRANSMISSION DE L'INFORMATION

9.10 L'employeur veille à ce que soient facilement accessibles à tous les employés :

- a) les renseignements concernant les premiers soins à administrer pour toute incapacité;
- b) les renseignements concernant le transport des employés présentant une incapacité.

REGISTRE

9.11 (1) Les employés à bord d'un aéronef disposent d'un moyen facilement accessible permettant de consigner les renseignements relatifs aux premiers soins administrés.

- (2) L'employé qui administre des premiers soins, dans chaque cas :
- a) consigne dans un registre des premiers soins les renseignements suivants :
 - (i) les nom et prénom de l'employé présentant une incapacité,
 - (ii) la date, l'heure et l'endroit où est survenue l'incapacité,
 - (iii) la date et l'heure où l'incapacité lui a été signalée,
 - (iv) une brève description de l'incapacité,

- (vi) a brief description of arrangements made for the treatment or transportation of the incapacitated employee, and
 - (vii) the names of any witnesses, if applicable; and
- (b) sign the first aid record beneath the information entered in accordance with paragraph (a).

(3) A copy of each first aid record shall be given to the employer at the first opportunity following the recording of the information.

(4) The employer shall keep the copy of the first aid record containing information entered under subsection (2) for two years starting on the date of that entry.

(5) Persons with access to first aid records shall keep the information contained in the records confidential except as required for the purpose of meeting reporting obligations under Part 10.

(6) On receiving a written request from a provincial workers' compensation authority or a medical practitioner, the employer shall provide an employee with a copy of any first aid record pertaining to the employee's treatment.

(7) The employer shall maintain a record of the expiry dates of first aid certificates and first aid certifications for first aid attendants and shall make the record readily available to them.

- (v) une brève description des soins administrés,
 - (vi) une brève description des dispositions prises pour traiter ou pour transporter l'employé présentant une incapacité,
 - (vii) les noms des témoins, le cas échéant;
- b) signe le registre de premiers soins au-dessous des renseignements visés à l'alinéa a).

(3) Une copie des renseignements consignés dans le registre est transmise à l'employeur dès que possible après la consignation.

(4) L'employeur conserve la copie du registre pendant deux ans à compter de la date de la consignation des renseignements visés au paragraphe (2).

(5) Les personnes qui ont accès aux registres de premiers soins respectent la confidentialité des renseignements qu'ils contiennent, sauf dans le cas où il y a obligation de faire rapport en vertu de la partie 10.

(6) Sur demande écrite d'une commission d'indemnisation des travailleurs d'une province ou d'un médecin, l'employeur fournit à l'employé une copie du registre de premiers soins faisant état des traitements que celui-ci a reçus.

(7) L'employeur tient un registre des dates d'expiration des certificats et des accréditations de secourisme et le rend facilement accessible aux secouristes.

SCHEDULE 1 (Sections 9.5 and 9.6)

SUBJECTS TO BE INCLUDED IN THE COURSES

1. Basic first aid:

- (a) the provision of basic first aid and the first aid attendant's role and obligations in relation to basic first aid;
- (b) emergency scene management;
- (c) cardiopulmonary resuscitation (Level A: 1 rescuer, adult casualty);
- (d) medical emergencies;
- (e) shock, unconsciousness and fainting;
- (f) anti-contamination procedures; and
- (g) wounds and bleeding.

2. Standard first aid:

- (a) the provision of standard first aid and the first aid attendant's role and obligations in relation to standard first aid;
- (b) emergency scene management;
- (c) cardiopulmonary resuscitation (Level A: 1 rescuer, adult casualty);
- (d) medical emergencies;
- (e) shock, unconsciousness and fainting;
- (f) anti-contamination procedures;
- (g) wounds and bleeding;
- (h) fractures and their immobilization;
- (i) chest injuries;
- (j) head and spinal injuries;
- (k) muscle, ligament and joint injuries;
- (l) burns;
- (m) eye injuries;
- (n) pelvic, genital and abdominal injuries;
- (o) movement and transportation of casualty;

ANNEXE 1 (articles 9.5 et 9.6)

CONTENU DES COURS

1. Secourisme élémentaire :

- a) administration des premiers soins élémentaires et rôle et obligations du secouriste relativement à ces soins;
- b) gestion du lieu de l'incident;
- c) réanimation cardio-respiratoire (niveau A : 1 sauveteur, adulte);
- d) urgences médicales;
- e) état de choc, inconscience et évanouissement;
- f) mesures pour éviter l'infection;
- g) blessures et saignements.

2. Secourisme général :

- a) administration des premiers soins généraux et rôle et obligations du secouriste relativement à ces soins;
- b) gestion du lieu de l'incident;
- c) réanimation cardio-respiratoire (niveau A : 1 sauveteur, adulte);
- d) urgences médicales;
- e) état de choc, inconscience et évanouissement;
- f) mesures pour éviter l'infection;
- g) blessures et saignements;
- h) fractures et leur immobilisation;
- i) blessures au thorax;
- j) blessures à la tête et à la colonne vertébrale;
- k) blessures aux muscles, aux ligaments et aux articulations;
- l) brûlures;
- m) blessures aux yeux;
- n) blessures au bassin, aux organes génitaux et à l'abdomen;
- o) déplacement et transport de la victime;

- (p) environmental illnesses and injuries;
- (q) toxicological emergencies; and
- (r) evacuation and transportation of casualties.

3. First aid for flight attendants:

- (a) compulsory lessons:
 - (i) rendering first aid and in-flight medical emergency scene management (including universal precautions),
 - (ii) shock, unconsciousness and fainting,
 - (iii) artificial respiration – adult,
 - (iv) artificial respiration – child and infant,
 - (v) choking – adult, child and infant,
 - (vi) cardiovascular emergencies,
 - (vii) wounds and bleeding,
 - (viii) fractures, dislocations and sprains,
 - (ix) head and spinal injuries,
 - (x) burns,
 - (xi) asthma, allergies and poisons,
 - (xii) medical conditions,
 - (xiii) altitude-related conditions, and
 - (xiv) eye injuries; and
- (b) elective lessons:
 - (i) emergency childbirth and miscarriage,
 - (ii) frostbite and hypothermia,
 - (iii) heat illnesses,
 - (iv) cardiopulmonary resuscitation – adult, child and infant, and
 - (v) toothache.

TESTING METHODOLOGY

- 4. Practical evaluation:** evaluation points and criteria.
- 5. Written evaluation:** example and marking scheme.

INSTRUCTOR QUALIFICATIONS

- 6. Training program:**
 - (a) course content;
 - (b) length of the program; and
 - (c) evaluation process.
- 7. Recertification procedures:**
 - (a) recertification schedule;
 - (b) instructor quality assurance procedures; and
 - (c) instructor's guide.

OTHER ELEMENTS

- 8. Student reference material:** current volume to be submitted for review.
- 9. Lesson plans:**
 - (a) lesson contents; and
 - (b) lesson teaching outline.
- 10. Audio-visual aids.**
- 11. First aid certificate, if applicable:** example to be submitted for authentication.
- 12. Cardiopulmonary resuscitation certificate, if applicable:** example to be submitted for authentication.

- p) maladies et blessures environnementales;
- q) urgences toxicologiques;
- r) évacuation et transport des victimes.

3. Secourisme pour les agents de bord :

- a) éléments obligatoires :
 - (i) administration des premiers soins et gestion de situations d'urgence de nature médicale en vol (y compris les précautions universelles),
 - (ii) état de choc, inconscience et évanouissement,
 - (iii) respiration artificielle (adultes),
 - (iv) respiration artificielle (enfants et nourrissons),
 - (v) étouffements (adultes, enfants et nourrissons),
 - (vi) urgences cardio-vasculaires,
 - (vii) blessures et saignements,
 - (viii) fractures, dislocations et entorses,
 - (ix) blessures à la tête et à la colonne vertébrale,
 - (x) brûlures,
 - (xi) asthme, allergies et empoisonnements,
 - (xii) troubles médicaux,
 - (xiii) troubles reliés à l'altitude,
 - (xiv) blessures aux yeux;
- b) éléments au choix :
 - (i) accouchements d'urgence et fausses couches,
 - (ii) gelures et hypothermie,
 - (iii) malaises dus à la chaleur,
 - (iv) réanimation cardio-respiratoire (adultes, nourrissons et enfants),
 - (v) maux de dents.

MODALITÉS DE L'ÉVALUATION

- 4. Évaluation pratique :** points et critères d'évaluation.
- 5. Évaluation écrite :** exemple et barème de notation.

QUALIFICATIONS DE L'INSTRUCTEUR

- 6. Programme de formation :**
 - a) contenu du cours;
 - b) durée du programme;
 - c) processus d'évaluation.
- 7. Méthode de renouvellement de la titularisation :**
 - a) calendrier de renouvellement de la titularisation;
 - b) modalités d'assurance de la qualité de l'instructeur;
 - c) guide de l'instructeur.

AUTRES ÉLÉMENTS

- 8. Matériel de référence des participants :** soumettre le matériel actuel pour examen.
- 9. Plans de leçons :**
 - a) contenu de la leçon;
 - b) grandes lignes de l'enseignement de la leçon.
- 10. Aides audiovisuelles.**
- 11. Certificat de secourisme, s'il y a lieu :** soumettre un exemple pour authentication.
- 12. Certificat de réanimation cardio-respiratoire, s'il y a lieu :** soumettre un exemple pour authentication.

SCHEDULE 2
(Subsections 9.7(2), 9.8(4) and (5))

CONTENTS OF FIRST AID KITS

Item	Column 1 Supplies and Equipment	Column 2 Quantity (First Aid Kit "A")	Column 3 Quantity (First Aid Kit "B")
1.	Antiseptic swabs (10-pack)	1	1
2.	Bandages: adhesive strips	6	20
3.	Bandages: triangular, 100 cm, folded, and 2 safety pins	2	3
4.	First aid kit container	1	1
5.	Abdominal pads (combination dressings), 12 cm x 22 cm	2	4
6.	Dressings: gauze sterile, 10.4 cm x 10.4 cm	8	8
7.	Tweezers	1	1
8.	Gloves: disposable	4	6
9.	Scissors: bandage	1	1
10.	Tape: adhesive, 2.5 cm x 4.5 m	2	2
11.	Blanket: foil type	1	1

SCHEDULE 3
(Subsections 9.7(2) and 9.8(6))

ADDITIONAL SUPPLIES AND EQUIPMENT

Item	Column 1 Supplies and Equipment	Column 2 Quantity per aircraft
1.	Burn dressing (a) on narrow-bodied aircraft (b) on wide-bodied aircraft	1 2
2.	Mouth-to-mouth resuscitation mask with one-way valve	2
3.	Plastic bag: waterproof and sealable for disposal of contaminated waste	1
4.	Bloodborne pathogen kit	1

PART 10

HAZARDOUS OCCURRENCE INVESTIGATION,
RECORDING AND REPORTING

INTERPRETATION

10.1 The following definitions apply in this Part.

“disabling injury” means an employment injury or an occupational disease that

(a) prevents an employee from reporting for work or from effectively performing all the duties connected with the employee’s regular work on any day subsequent to the day on

ANNEXE 2
(paragraphes 9.7(2), 9.8(4) et (5))

CONTENU DES TROUSSES DE PREMIERS SOINS

Article	Colonne 1 Matériel	Colonne 2 Quantité (trousse de type A)	Colonne 3 Quantité (trousse de type B)
1.	Tampons antiseptiques (paquet de 10)	1	1
2.	Bandages : bandes adhésives	6	20
3.	Bandages : triangulaires 100 cm, pliés, et 2 épingles de sûreté	2	3
4.	Contenant de trousse de premiers soins	1	1
5.	Compresses abdominales : combinées, 12 cm x 22 cm	2	4
6.	Pansements : gaze stérile, 10,4 cm x 10,4 cm	8	8
7.	Pince à échardes	1	1
8.	Gants jetables	4	6
9.	Ciseaux : bandages	1	1
10.	Ruban adhésif : 2,5 cm x 4,5 m	2	2
11.	Couverture aluminisée	1	1

ANNEXE 3
(paragraphes 9.7(2) et 9.8(6))

MATÉRIEL SUPPLÉMENTAIRE

Article	Colonne 1 Matériel	Colonne 2 Quantité (par aéronef)
1.	Pansement pour brûlures : a) aéronef à fuselage étroit b) aéronef à fuselage large	1 2
2.	Masque de respiration artificielle bouche-à-bouche avec valve anti-reflux	2
3.	Sac de plastique pour l’élimination des déchets contaminés : imperméable et pouvant être scellé	1
4.	Trousse pour pathogènes transmissibles par le sang	1

PARTIE 10

ENQUÊTES ET RAPPORTS SUR LES SITUATIONS
COMPORTANT DES RISQUES

DÉFINITIONS

10.1 Les définitions qui suivent s’appliquent à la présente partie.

« blessure invalidante » Blessure au travail ou maladie professionnelle qui, selon le cas :

a) empêche l’employé de se présenter au travail ou de s’acquitter efficacement de toutes les fonctions liées à son travail

which the injury or disease occurred, whether or not that subsequent day is a working day for that employee;

(b) results in the loss of, or complete loss of the use of, a body member or part of a body member by an employee; or

(c) results in the permanent impairment of a body function of an employee. (*blessure invalidante*)

“minor injury” means an employment injury or an occupational disease for which medical treatment is provided and excludes a disabling injury. (*blessure légère*)

“regional office” means the office of the Department of Transport that is administratively responsible for an employee’s assigned base. (*bureau régional*)

REPORT BY AN EMPLOYEE

10.2 If an employee becomes aware of an accident or other occurrence arising in the course of or in connection with their work that has caused or is likely to cause injury to that employee or to any other person, they shall, without delay, report the accident or other occurrence to their employer, orally or in writing.

INVESTIGATION

10.3 If an employer becomes aware of an accident, occupational disease or other hazardous occurrence affecting any of their employees in the course of employment, the employer shall, without delay,

(a) appoint a qualified person to carry out an investigation of the hazardous occurrence;

(b) notify the policy committee, the work place committee and the health and safety representative of the proposed investigation, and of the name of the qualified person appointed to investigate, so that they may participate in the investigation; and

(c) take necessary measures to prevent a recurrence of the hazardous occurrence.

TELECOMMUNICATION REPORT

10.4 The employer shall report to a health and safety officer, by telecommunication, the date, time, location and nature of any accident, occupational disease or other hazardous occurrence referred to in section 10.3 that has one of the following results, as soon as possible but not later than 24 hours after becoming aware of that result:

(a) the death of an employee;

(b) a disabling injury to two or more employees;

(c) the loss of, or complete loss of the use of, a body member or part of a body member by an employee;

(d) the permanent impairment of a body function of an employee; and

(e) a fire.

MINOR INJURY RECORD

10.5 (1) Every employer shall keep a record of each minor injury of which the employer is aware that is sustained by an employee in the course of employment, for two years after the injury is sustained.

(2) The record shall contain

(a) the date, time and location of the occurrence that resulted in the injury;

(b) the name of the employee who sustained the injury;

habituel le ou les jours suivant celui où il subit la blessure ou celui où survient la maladie, qu’il s’agisse ou non de jours de travail pour lui;

b) entraîne chez l’employé la perte d’un membre ou d’une partie d’un membre, ou la perte totale de l’usage d’un membre ou d’une partie d’un membre;

c) entraîne chez l’employé l’altération permanente d’une fonction de l’organisme. (*disabling injury*)

« blessure légère » Toute blessure au travail ou maladie professionnelle, autre qu’une blessure invalidante, qui fait l’objet d’un traitement médical. (*minor injury*)

« bureau régional » Le bureau du ministère des Transports qui a la responsabilité administrative de la base d’attache de l’employé. (*regional office*)

RAPPORT DE L’EMPLOYÉ

10.2 L’employé qui a connaissance d’un accident ou de toute autre situation qui survient dans le cadre de son travail et qui est la cause ou est susceptible d’être la cause d’une blessure, à lui-même ou à une autre personne, en fait sans délai rapport à son employeur, oralement ou par écrit.

ENQUÊTES

10.3 L’employeur qui a connaissance de toute situation comportant des risques pour un de ses employés au travail, notamment d’un accident ou d’une maladie professionnelle, doit sans délai :

a) nommer une personne qualifiée pour faire enquête sur la situation;

b) aviser le comité d’orientation, le comité local et le représentant de la tenue de l’enquête prévue afin qu’ils puissent y participer et leur communiquer le nom de la personne qualifiée qui en est chargée;

c) prendre les mesures nécessaires pour empêcher que la situation ne se reproduise.

RAPPORT PAR MOYEN DE TÉLÉCOMMUNICATION

10.4 L’employeur signale à un agent de santé et de sécurité, par tout moyen de télécommunication, la date, l’heure, le lieu et la nature de toute situation visée à l’article 10.3, dès que possible dans les vingt-quatre heures après en avoir eu connaissance, si cette situation a entraîné l’une des conséquences suivantes :

a) le décès d’un employé;

b) une blessure invalidante chez plus d’un employé;

c) la perte d’un membre ou d’une partie d’un membre, ou la perte totale de l’usage d’un membre ou d’une partie d’un membre, chez un employé;

d) l’altération permanente d’une fonction de l’organisme d’un employé;

e) un incendie.

REGISTRE DES BLESSURES LÉGÈRES

10.5 (1) L’employeur tient un registre de chaque blessure légère subie par un employé au travail dont il a connaissance et conserve ce registre pendant deux ans à compter de la date où la blessure a été subie.

(2) Le registre contient les renseignements suivants :

a) la date, l’heure et le lieu où s’est produite la situation ayant entraîné la blessure légère;

b) le nom de l’employé blessé;

- (c) a brief description of the injury; and
- (d) the causes of the injury.

WRITTEN REPORT

10.6 (1) The employer shall make a report in writing, without delay, in the form set out in Schedule 1 to this Part, setting out the information required by that form, including the results of the investigation referred to in paragraph 10.3(a), if that investigation discloses that the hazardous occurrence resulted in any one of the following circumstances:

- (a) a disabling injury to an employee;
- (b) an electric shock, toxic atmosphere or oxygen-deficient atmosphere that caused an employee to faint or lose consciousness; or
- (c) the implementation of rescue, revival or other similar emergency procedures affecting an employee.

(2) The employer shall submit a copy of the report

- (a) without delay to the policy committee, the work place committee and the health and safety representative; and
- (b) within 14 days after the hazardous occurrence, to a health and safety officer at the regional office.

ANNUAL REPORT

10.7 (1) Every employer shall, not later than March 1 of each year, submit to the Minister a written report setting out the number of accidents, occupational diseases and other hazardous occurrences of which the employer is aware affecting any employee in the course of employment on board an aircraft during the 12-month period ending on December 31 of the preceding year.

(2) The report shall contain the information referred to in the form set out in Schedule 2 to this Part.

RETENTION OF REPORTS

10.8 Every employer shall keep a copy of

- (a) the report referred to in subsection 10.6(1) for a period of five years after the hazardous occurrence; and
- (b) the report submitted under subsection 10.7(1) for a period of two years after the submission of the report to the Minister.

- c) une brève description de la blessure;
- d) les causes de la blessure.

RAPPORT ÉCRIT

10.6 (1) Lorsque l'enquête révèle que la situation comportant des risques a entraîné l'une des conséquences ci-après, l'employeur rédige sans délai, en la forme établie à l'annexe 1 de la présente partie, un rapport qui comprend les renseignements qui y sont demandés, ainsi que les conclusions de l'enquête visée à l'alinéa 10.3a) :

- a) une blessure invalidante chez un employé;
- b) l'évanouissement ou la perte de connaissance d'un employé en raison d'une décharge électrique ou d'une exposition à des gaz toxiques ou à de l'air à faible teneur en oxygène;
- c) la nécessité de recourir à des mesures de sauvetage ou de réanimation ou à toute autre mesure d'urgence semblable à l'égard d'un employé.

(2) L'employeur remet un exemplaire du rapport :

- a) sans délai au comité d'orientation, au comité local et au représentant;
- b) à un agent de santé et de sécurité du bureau régional, dans les quatorze jours après avoir eu connaissance de la situation.

RAPPORT ANNUEL

10.7 (1) L'employeur, au plus tard le 1^{er} mars de chaque année, présente au ministre un rapport écrit indiquant le nombre d'accidents, de maladies professionnelles et d'autres situations comportant des risques dont il a connaissance et qui ont touché un ou plusieurs de ses employés au travail à bord d'un aéronef au cours de la période de douze mois se terminant le 31 décembre précédent.

(2) Le rapport doit contenir les renseignements prévus dans le formulaire contenu à l'annexe 2 de la présente partie.

CONSERVATION DES RAPPORTS

10.8 L'employeur conserve un exemplaire :

- a) du rapport visé au paragraphe 10.6(1) pendant cinq ans à compter de la date où s'est produite la situation comportant des risques;
- b) du rapport visé au paragraphe 10.7(1) pendant deux ans à compter de la date où le rapport a été présenté au ministre.

SCHEDULE 1 / ANNEXE 1
(subsection 10.6(1)) / (paragraphe 10.6(1))

 Human Resources and Skills Development Canada / Ressources humaines et Développement des compétences Canada		1. TYPE OF OCCURRENCE / GENRE DE SITUATION <input type="checkbox"/> Explosion <input type="checkbox"/> Loss of Consciousness / Évanouissement <input type="checkbox"/> Disabling injury / Blessure invalidante <input type="checkbox"/> Emergency Procedure / Mesures d'urgence <input type="checkbox"/> Other / Autre _____ Specify - Préciser		2. Department file no. / N° de dossier du ministère Regional or District Office / Bureau régional ou de district Employer ID No. / Numéro d'identification de l'employeur	
SCHEDULE 1 / ANNEXE 1 (Subsection 10.6(1) / paragraphe 10.6(1)) HAZARDOUS OCCURRENCE INVESTIGATION REPORT RAPPORT D'ENQUÊTE DE SITUATION COMPORTANT DES RISQUES		3. Employer's name and mailing address - Nom et adresse postale de l'employeur Postal code - Code postal Telephone number - Numéro de téléphone			
Site of hazardous occurrence / Lieu de la situation comportant des risques		Date and time of hazardous occurrence / Date et heure de la situation comportant des risques Weather - Conditions météorologiques			
Witnesses - Témoins		Supervisor's name - Nom du surveillant			
4. Description of what happened - Description des circonstances Brief description and estimated cost of property damage - Description sommaire et coût estimatif des dommages matériels					
5. Injured employee's name (if applicable) - Nom de l'employé blessé (s'il y a lieu)		Age - Âge	Occupation - Profession Years of experience in occupation / Nombre d'années d'expérience dans la profession		
Description of injury - Description de la blessure		Sex - Sexe	Direct cause of injury - Cause directe de la blessure		
Was training in accident prevention given to injured employee in relation to duties performed at the time of the hazardous occurrence? / L'employé blessé a-t-il reçu une formation en prévention des accidents relativement aux fonctions qu'il exerçait au moment de la situation comportant des risques? <input type="checkbox"/> Yes - Oui <input type="checkbox"/> No - Non Specify - Préciser					
6. Direct causes of hazardous occurrence - Causes directes de la situation comportant des risques					
7. Corrective measures and date employer will implement - Mesures correctives qui seront appliquées par l'employeur et date de leur mise en oeuvre Reasons for not taking corrective measures - Raisons pour lesquelles aucune mesure corrective n'a été prise Supplementary preventive measures - Autres mesures de prévention					
8. Name of person investigating - Nom de la personne faisant l'enquête		Signature		Date	
Title - Titre		Telephone Number - Numéro de téléphone			
9. Work place committee's or representative's comments - Observations du comité local ou du représentant					
Committee member's or representative's name - Nom du membre du comité ou du représentant		Signature		Date	
Title - Titre		Telephone Number - Numéro de téléphone			

10 COPY to Health and Safety Officer, COPY to the Work Place Committee or Representative, COPY to the Employer
 COPIE pour l'agent de santé et de sécurité, COPIE pour le comité local ou pour le représentant, COPIE pour l'employeur

SCHEDULE 2 / ANNEXE 2
(Subsection 10.7(2)) / (paragraphe 10.7(2))

Year - Année

Employer identification number	Address of work place	Number of disabling injuries	Number of deaths	Number of minor injuries	Number of other hazardous occurrences	Total number of employees	Number of office employees	Total number of hours worked
Numéro d'identification de l'employeur	Adresse du lieu de travail	Nombre de blessures invalidantes	Nombre de décès	Nombre de blessures légères	Nbre d'autres situations comportant des risques	Nombre total d'employés	Nombre d'employés de bureau	Total des heures travaillées
Submitting officer's name and title - Nom et titre de l'auteur du rapport		Signature		Telephone - Téléphone		Date of submission - Date de présentation		

LAB 1010

If this address is incorrect please correct.
 Si cette adresse est inexacte veuillez la corriger

↑↑

PART 11

PARTIE 11

REPEAL AND COMING INTO FORCE

ABROGATION ET ENTRÉE EN VIGUEUR

REPEAL

ABROGATION

11. The *Aviation Occupational Health and Safety Regulations*¹ are repealed.

11. Le *Règlement sur la sécurité et la santé au travail (aéronefs)*¹ est abrogé.

Coming into force

ENTRÉE EN VIGUEUR

12. These Regulations come into force on the day on which they are registered.

12. Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

[38-1-o]

[38-1-o]

¹ SOR/87-182; SOR/94-34

¹ DORS/87-182; DORS/94-34

Domestic Ferries Security Regulations

Statutory authority

Marine Transportation Security Act

Sponsoring department

Department of Transport

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Executive summary

Issue: Domestic ferries provide an important means of transportation for millions of Canadians each year. At present only internationally bound ferries are regulated under the *Marine Transportation Security Regulations*. Domestic ferry security regulations for specified domestic ferry services will further assist in mitigating potential unlawful interference with the Canadian marine transportation system.

Description: It is proposed that new regulations, titled the *Domestic Ferries Security Regulations*, be established under the authority of section 5 of the *Marine Transportation Security Act*. The purpose of these Regulations is to enhance the security of the Canadian marine transportation system through the establishment of a framework to detect security threats and take preventative measures against security incidents affecting domestic ferries and facilities.

Cost-benefit statement: The cost-benefit analysis examined the estimated cost of implementing the *Domestic Ferries Security Regulations* for 20 ferry routes operating between 32 ferry facilities owned by 8 different entities. The cost of industry compliance to the Regulations is estimated to be no less than \$8.2 million in the first year, and \$0.3 million each year thereafter. Unaccounted are security expenses incurred by ferry operators that were not funded by the Marine Security Contribution Program.

The estimated benefits are based on qualitative and quantitative data demonstrating that the immediate cost of regulatory implementation is minimal when compared to potential long-term benefits such as the increased safety, security and economic viability of the marine transportation industry. In addition, by coming into force in 2009, the Regulations have the indirect effect of strengthening Vancouver 2010 Olympic and Paralympic Winter Games security preparations.

Business and consumer impacts: Anticipated impact of the proposed risk-based Regulations should be minimal as the majority of affected operators have already taken steps voluntarily to comply with the proposed regulatory regime. The

Règlement sur la sûreté des traversiers intérieurs

Fondement législatif

Loi sur la sûreté du transport maritime

Ministère responsable

Ministère des Transports

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Résumé

Question : Les traversiers intérieurs constituent un moyen de transport important pour des millions de Canadiens chaque année. En ce moment, seuls les traversiers internationaux sont réglementés en vertu du *Règlement sur la sûreté du transport maritime*. Un règlement sur la sûreté des traversiers intérieurs visant des services de traversiers intérieurs particuliers permettra de limiter les atteintes illicites possibles contre le réseau de transport maritime canadien.

Description : Il est proposé qu'un nouveau règlement, soit le *Règlement sur la sûreté des traversiers intérieurs*, soit pris en vertu de l'article 5 de la *Loi sur la sûreté du transport maritime*. Ce règlement vise à améliorer la sûreté du réseau de transport maritime canadien par l'entremise d'un cadre permettant de déceler les menaces contre la sûreté et de prendre les mesures nécessaires pour éviter les incidents en matière de sûreté touchant les installations pour traversiers intérieurs et les traversiers intérieurs.

Énoncé des coûts et avantages : Dans l'analyse des coûts et des avantages, on a examiné les coûts estimatifs de la mise en œuvre du *Règlement sur la sûreté des traversiers intérieurs* pour 20 trajets reliant 32 installations pour traversiers intérieurs appartenant à 8 différentes entités. Le coût de la conformité de l'industrie à ce règlement est évalué à au moins 8,2 millions de dollars au cours de la première année, et à 0,3 million de dollars chacune des années suivantes. Cela ne prend pas en compte les dépenses liées à la sûreté engagées par les exploitants de traversiers qui n'ont pas été financées par le Programme de contribution pour la sûreté maritime.

Les avantages prévus se basent sur les données qualitatives et quantitatives révélant que le coût immédiat de l'application du Règlement est minime comparativement aux avantages éventuels à long terme, tels qu'une sûreté, une sécurité et une rentabilité accrues de l'industrie du transport maritime. En plus, en entrant en vigueur en 2009, le Règlement permettra indirectement de renforcer les préparatifs de sécurité pour les Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2010 à Vancouver.

Incidences sur les entreprises et les consommateurs : L'impact prévu du règlement proposé axé sur les risques sera minime puisque la majorité des exploitants concernés ont déjà pris certaines mesures en vue de se conformer au règlement

Regulations require operators of specified domestic ferries and ferry facilities to obtain security documentation and implement approved security plans. The Regulations do provide flexibility to the operator to propose a security plan to the Minister of Transport that best suits its operational environment. Overall, the Regulations are designed using a blended performance and prescriptive approach intended to minimize potential negative impacts on business, trade, competition, consumers (the travelling public), and neighbouring communities.

Domestic and international coordination and cooperation:

Regulation of ferry services is expected to have a positive impact on the Canadian economy and trading partners. Implementation of the Regulations serves to further reinforce to the Canadian public and to the international community Canada's ongoing commitment to the continued safety and security of the marine transportation system.

proposé. Le Règlement exige des exploitants de certaines installations particulières et de certains traversiers intérieurs particuliers l'obtention de documents de sûreté et la mise en œuvre des plans de sûreté approuvés. Le Règlement permet une certaine flexibilité à l'exploitant qui devra proposer un plan de sûreté au ministre des Transports, soit de proposer un plan qui conviendrait davantage à son environnement opérationnel. Dans l'ensemble, le Règlement relève de l'approche selon le rendement et de l'approche normative pour essayer de réduire au minimum les répercussions négatives sur les entreprises, les échanges commerciaux, la compétitivité, les clients (les utilisateurs) et les communautés environnantes.

Coordination et coopération à l'échelle nationale et internationale : La réglementation des services de traversiers devrait avoir un effet positif sur l'économie canadienne et les partenaires commerciaux du Canada. Aux yeux du public canadien et de la communauté internationale, l'application du Règlement servira à renforcer l'engagement continu du Canada envers la sûreté et la sécurité de son réseau de transport maritime.

Issue

Domestic ferries are an essential link in the Canadian transportation system, annually moving more than 40 million passengers, 17 million vehicles and employing close to 7 000 people. The industry provides a variety of important marine and transportation capabilities that, if lost or impeded, could have serious consequences for many levels of government, economies and impact the movement of people and goods in numerous communities.

Currently, Canada only regulates internationally bound passenger ferries as stipulated by the *Marine Transportation Security Regulations* (MTSR). To address our domestic ferry industry, the Interdepartmental Marine Security Working Group (IMSWG), through a risk analysis, identified the need to include domestic ferry services within a regulatory framework, as they are an integral part of a mass transit service for Canadians.

Internationally, other maritime nations with significant ferry services have recognized the vulnerability of their own ferry services to terrorist attacks, and are attempting to address their security concerns while minimizing any impact to operations and the provision of services. For example, the United States has regulated its domestic ferries since 2004 based on a vessel's passenger carrying capacity. The proposed Regulations will enhance Canada's reputation and relations with the international community and have an indirect effect of strengthening the security posture for the Vancouver 2010 Olympic and Paralympic Games.

In 2005, Transport Canada established a joint industry/government working group that developed a classification methodology tool, including a risk assessment of over 200 domestic ferry services. Specifically, ferries and ferry facilities were analyzed using the following seven criteria: threat, annual passenger volume, carriage of dangerous goods, carriage of vehicles, impact of urban centres on ferry/facility safety and security, proximity to critical infrastructure, and criticality. The joint working group recommended that only those ferries and ferry routes which are deemed to suffer the greatest likelihood of disruption or of interference with the marine transportation system, and whose loss

Question

Les traversiers intérieurs représentent des liaisons essentielles dans le réseau de transport canadien, permettant le déplacement de plus de 40 millions de passagers, 17 millions de véhicules et l'embauche de près de 7 000 personnes. L'industrie offre une variété de possibilités reliées au transport maritime et si celles-ci étaient compromises, de graves conséquences se feraient ressentir à plusieurs niveaux de gouvernement et dans l'économie, et affecteraient le mouvement des personnes et des biens de nombreuses communautés.

Présentement, le Canada ne réglemente que les traversiers de passagers internationaux en vertu du *Règlement sur la sûreté du transport maritime* (RSTM). En ce qui concerne l'industrie de traversiers intérieurs, le Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime (GTISM), au moyen d'une analyse des risques, a indiqué le besoin d'intégrer les services de traversiers intérieurs à un cadre réglementaire, puisqu'ils font partie intégrante du réseau de transport collectif des Canadiens.

À l'échelle internationale, d'autres pays maritimes ayant des services de traversiers importants ont reconnu la vulnérabilité de leurs propres services de traversiers aux attaques terroristes et tentent de gérer leurs préoccupations en matière de sûreté tout en réduisant au minimum les conséquences sur les activités et la prestation des services. Par exemple, les États-Unis ont réglementé leurs traversiers intérieurs depuis 2004, d'après la capacité de transport des passagers d'un traversier. Le règlement proposé permettra d'améliorer la réputation du Canada et ses relations avec la communauté internationale, et aura un impact indirect sur le renforcement de la sécurité lors des Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2010 à Vancouver.

En 2005, Transports Canada a formé un groupe de travail mixte rassemblant l'industrie et le gouvernement pour concevoir un outil de méthodologie de classification, y compris une évaluation du risque pour plus de 200 services de traversiers intérieurs. Plus particulièrement, les traversiers et les installations pour traversiers intérieurs ont été analysés selon les sept critères suivants : la menace; le volume annuel de passagers; le transport de matières dangereuses; le transport de véhicules; l'impact des centres urbains sur la sûreté et la sécurité des traversiers et des installations pour traversiers intérieurs; la proximité des infrastructures essentielles; et le niveau de risque. Le groupe de travail mixte a

would generate the greatest disruption to a region, should be regulated.

The resultant proposed Regulations increase marine security requirements on 20 domestic ferry routes operating between 32 ferry facilities and operated by 8 different entities. Furthermore, in applying a regulatory lifecycle approach, Transport Canada will reassess the domestic ferry environment periodically to determine if other operators should be required to comply with the Regulations. The addition of any operator to schedules to the *Domestic Ferries Security Regulations* would occur following consultations with affected stakeholders and publication of the amendments in the *Canada Gazette* in accordance with Canada's regulatory regime.

Objectives

The objective for the proposed Regulations is to increase the level of protection for domestic ferries to mitigate unlawful interference, terrorist attacks and terrorist exploitation through regulatory compliance. The proposed Regulations would safeguard ferry operators and their employees, adjacent communities, ferry workers and the travelling public. Enhancing the security of the domestic ferry transportation system is an important component of the Government's overall strategy to promote a safe, secure and efficient transportation system that contributes to Canada's economic development and security objectives.

Description

The proposed *Domestic Ferries Security Regulations* are designed to enhance the security of the Canadian ferry transportation system through the establishment of a framework for detecting security threats and taking preventive measures against security incidents. The Regulations are a blend of prescriptive and performance-based requirements affording operators the flexibility to implement security procedures and systems appropriate to their unique operational and physical environments; however, the Minister requires operators to fully implement security procedures and obtain security documentation.

Prescriptive elements are primarily found in Parts 2 and 3, which set out the processes for an operator to obtain security documentation and the roles and responsibilities of the operators of domestic ferries and domestic ferry facilities.

Part 4 sets out the qualifications and responsibilities of ferry security personnel. This section is prescriptive because it assigns security responsibilities, with specific roles and responsibilities, to the ferry master, security officers and personnel; however, flexibilities exist in the appointment and training of these individuals.

Part 5 is a blend of prescriptive and performance-based requirements designed to provide a framework for security assessments in order to have in place plans and procedures that respond to their unique operational and physical environments. In particular, this Part prescribes how ferry and ferry facility operators conduct a security assessment in order to develop a security plan that establishes comprehensive security procedures for responding to changes in the security environment. These plans require the identification of restricted areas and the establishment of security

recommandé de ne réglementer que les traversiers et les trajets qui risquent d'être les plus touchés par une interruption ou une atteinte au sein du réseau de transport maritime, et dont les pertes causeraient le plus de dommages à une région.

En conséquence, le règlement proposé accroît les exigences en matière de sûreté maritime sur 20 trajets de traversiers intérieurs reliant 32 installations exploitées par 8 différentes entités. De plus, en adoptant une approche réglementaire durable, Transports Canada devra réévaluer périodiquement l'environnement des traversiers intérieurs pour déterminer si d'autres exploitants devraient être soumis au Règlement. L'ajout de tout exploitant additionnel aux annexes du *Règlement sur la sûreté des traversiers intérieurs* surviendrait à la suite de consultations avec les intervenants concernés et de la publication des modifications dans la *Gazette du Canada*, conformément au régime réglementaire du Canada.

Objectifs

Le règlement proposé vise à accroître le niveau de protection des traversiers intérieurs en vue de limiter les atteintes illicites, les attaques terroristes et l'exploitation terroriste grâce à l'application du Règlement. Le règlement proposé protégerait les exploitants de traversiers et leurs employés, les communautés adjacentes, le personnel responsable des traversiers et les passagers. Améliorer la sûreté du réseau de traversiers intérieurs est un élément important dans la stratégie globale du gouvernement visant à promouvoir un réseau de transport sûr, sécuritaire et efficace, qui contribue au développement économique du Canada, tout en répondant aux objectifs en matière de sûreté.

Description

Le *Règlement sur la sûreté des traversiers intérieurs* proposé vise à accroître la sûreté du système canadien de traversiers grâce à l'établissement d'un cadre permettant de détecter les menaces contre la sûreté et de prendre les mesures préventives nécessaires pour contrer les incidents en matière de sûreté. Le Règlement se base à la fois sur des exigences liées au rendement et des exigences normatives, octroyant aux exploitants le droit d'appliquer les systèmes et les procédures de sûreté appropriés à leurs environnements physiques et opérationnels uniques; cependant, le ministre exige des exploitants d'appliquer à la lettre les procédures de sûreté et d'obtenir les documents de sûreté.

Les éléments normatifs se trouvent principalement aux parties 2 et 3, qui établissent les processus à suivre pour un exploitant afin d'obtenir les documents de sûreté et précisent les rôles et les responsabilités des exploitants de traversiers intérieurs et d'installations de traversiers intérieurs.

La partie 4 établit les qualifications et les responsabilités du personnel responsable de la sûreté des traversiers et des installations pour traversiers. Cette partie est normative du fait qu'elle attribue au capitaine, aux agents de la sûreté et au personnel du traversier des responsabilités liées à la sûreté, avec des rôles et des responsabilités particuliers; cependant, une certaine souplesse existe quant à l'affectation et à la formation de ces personnes.

La partie 5 est une combinaison d'exigences normatives et d'exigences basées sur le rendement, conçues pour encadrer les évaluations de la sûreté en vue de mettre en place des plans et des procédures qui répondent aux environnements physiques et opérationnels uniques. Plus particulièrement, cette partie décrit comment les exploitants d'installations pour traversiers intérieurs et les exploitants de traversiers doivent réaliser une évaluation de la sûreté afin d'élaborer un plan de sûreté comportant des procédures de sûreté complètes, pour répondre aux changements dans

procedures for access control, monitoring, handling cargo, and the delivery of ships' stores.

Regulatory and non-regulatory options considered

In 2005, a departmental review of the domestic ferry environment and the regulatory and non-regulatory options was conducted. It determined that full compliance by all higher-risk ferry services was desirable through an enforceable security regime rather than through memoranda of understanding or voluntary compliance. Further analysis and consultation were conducted after the review that confirmed and validated the initial findings of the review. This consultation process was due to the diverse and complex nature of marine industry stakeholders, the various types of ferry operators, including different levels of government and industry players.

The following is an overview of the options considered.

Option 1: No regulations

The advantages of this option are

- no additional operational or enforcement costs to government; and
- no additional operating costs to domestic ferry operators.

The disadvantages of this option are that

- it would not address the existing security gap in Canada's marine transportation system;
- compliance would be difficult to achieve without a regulatory framework; and
- the potential for negative public perception for the security of the domestic ferry system could exist.

Option 2: Regulate all domestic ferry services

The advantages of this option are that it would

- permit all 204 domestic ferries to be regulated in the same manner as international ferries currently operating in Canada;
- demonstrate a strong commitment by the federal government to further improving the safety and security of the national transportation system; and
- demonstrate internationally the federal government's commitment to assuring the safety and security of the national transportation system.

The disadvantages of this option are that

- applying security regulations to low-risk, small- or moderate-sized services often operating in remote, rural locations could be perceived by stakeholders as a disproportionate response;
- the equal application of security resources to all domestic ferry services could generate considerable public criticism of wasteful fiscal management and create a considerable administrative burden for small- and moderate-sized ferry operators;
- it would impose considerable additional workload for national marine authorities as it relates to the equal application of inspection, administration and operational support of all domestic ferry services within Canada;
- it would generate a considerable compliance and enforcement workload for Transport Canada Marine Security authorities, in order to provide inspections, plan approvals, administration, and operational support for over 200 domestic ferries and their facilities;

l'environnement de sûreté. Ces plans requièrent l'indication des zones réglementées et la mise en œuvre de procédures de sûreté en lien avec le contrôle de l'accès, la surveillance, la manutention des cargaisons et la livraison des provisions de bord.

Options réglementaires et non réglementaires considérées

En 2005, une étude ministérielle portant sur l'environnement des traversiers intérieurs et sur les options réglementaires et non réglementaires a été menée. Elle révélait qu'une conformité complète à tous les services de traversiers à plus haut risque était souhaitable par l'entremise d'un système de sûreté applicable plutôt que par un protocole d'entente ou que par une conformité volontaire. À la suite de cette étude, de plus amples analyses et consultations ont été réalisées et ont confirmé et validé les résultats initiaux de l'étude. Ce processus de consultation était dû à la nature variée et complexe des intervenants de l'industrie du transport maritime, aux divers types d'exploitants de traversiers, y compris les divers ordres de gouvernement et les divers acteurs de l'industrie.

Voici un aperçu des options envisagées.

Option 1 : Aucun règlement

Les avantages de cette option sont les suivants :

- aucun coût opérationnel ou d'application additionnel pour le gouvernement;
- aucun coût opérationnel pour les exploitants de traversiers intérieurs.

Les inconvénients de cette option sont les suivants :

- l'écart de sûreté existant dans le réseau canadien de transport maritime ne serait pas abordé;
- la conformité serait difficile à atteindre sans cadre réglementaire;
- la possibilité d'une perception négative du public quant à la sûreté du système de traversiers intérieurs.

Option 2 : Réglementer tous les services de traversiers intérieurs

Les avantages de cette option sont les suivants :

- permettrait aux 204 traversiers intérieurs d'être réglementés de la même manière que les traversiers internationaux au Canada;
- démontre le fort engagement du gouvernement fédéral d'accroître la sécurité et la sûreté du réseau de transport national;
- démontre à la communauté internationale l'engagement du gouvernement fédéral d'assurer la sûreté et la sécurité du réseau de transport national.

Les inconvénients de cette option sont les suivants :

- appliquer le règlement de sûreté aux services de petite ou de moyenne taille ou à faible risque, souvent situés dans des secteurs éloignés ou ruraux, serait perçu par les intervenants comme une réponse disproportionnée;
- une application égale des ressources de sûreté pour tous les services de traversiers intérieurs pourrait favoriser la critique du public quant à une gestion fiscale extravagante et entraîner un fardeau administratif considérable pour les exploitants de traversiers intérieurs de petite ou de moyenne taille;
- une charge de travail considérable s'imposerait pour les autorités maritimes nationales, car cela signifierait une application égale en matière d'inspection, d'administration et de soutien opérationnel pour tous les services de traversiers intérieurs dans l'ensemble du Canada;
- une charge de travail considérable en matière d'application et de conformité s'imposerait pour les autorités responsables de

- it would require significant federal, provincial, municipal, and private financial commitments to maintain the physical and IT security requirements for all domestic ferry services; and
- this approach is inconsistent with the federal government’s policy of applying risk management principles to regulations that focus human and financial resources where they can do the most good and provide tangible results for Canadians.

Option 3: Regulate only higher risk domestic ferry services (selected option)

Operators that would be affected include BC Ferries, Coast Mountain Bus Company, Seaspam Coastal Intermodal, City of Toronto, Toronto City Centre Airport, Société des traversiers du Québec, Marine Atlantic, and Halifax Metro Transit. These operators were recommended following the 2007 regulatory classification methodology exercise. This review further recommended including only those ferries and ferry routes that are deemed to potentially suffer the greatest likelihood of disruption or interference with the marine transportation system.

The advantages of this option are

- it would allow for a fiscally responsible application of resources to those ferry services that have been identified by the risk assessment as having the greatest potential for unlawful interference;
- Transport Canada focuses its resources on the inspections, assessments, administration, and operational support of the higher risk ferry services;
- ferry operations identified as lower risk would not be required to bear the financial and operational burden of complying with regulations;
- a risk-based regulatory approach consistent with the Cabinet Directive on Streamlining Regulations (CDSR) and the Government Security Policy; and
- it would demonstrate, both to Canadians and the international community, a strong, coordinated, and focused commitment by the Canadian government to improving the safety and security of Canada’s domestic ferry industry.

The disadvantages of this option are

- additional operating costs to domestic ferry operators; and
- regulating domestic ferries differently could generate a perception of inequality regarding the Government’s concern for the public’s safety and security while traveling.

Benefits and costs

Cost-benefit statement		Base Year	Following 4 Years	Total (PV)	Average Annual
A. Quantified impacts \$					
Benefits	Operator of domestic ferries and ferry facilities	13.3M	0M	13.3M	

la sûreté maritime de Transports Canada, en vue de procéder aux inspections, aux approbations des plans, à l’administration et au soutien opérationnel de plus de 200 traversiers intérieurs et de leurs installations;

- cela nécessiterait des engagements financiers considérables aux niveaux fédéral, provincial, municipal et privé pour répondre aux exigences de sûreté physiques et de TI imposées à tous les services de traversiers intérieurs;
- cette approche n’est pas conforme à la politique du gouvernement fédéral visant à appliquer les principes de gestion du risque aux règlements centrés sur les ressources humaines et financières apportant les meilleurs résultats tangibles pour les Canadiens.

Option 3 : Réglementer seulement les services de traversiers intérieurs à plus haut risque (option privilégiée)

Les exploitants concernés seraient les suivants : BC Ferries, Coast Mountain Bus Company, Seaspam Coastal Intermodal, ville de Toronto, aéroport du centre-ville de Toronto, Société des traversiers du Québec, Marine Atlantique et Halifax Metro Transit. Ces exploitants ont été sélectionnés à la suite de l’exercice de la méthodologie de classification réglementaire de 2007. Cette analyse proposait de n’inclure que les traversiers et les trajets les plus susceptibles d’être touchés par une interruption ou une atteinte en lien avec le réseau de transport maritime.

Les avantages de cette option sont les suivants :

- sur le plan fiscal, cela permettrait une application plus responsable des ressources aux services de traversiers intérieurs ciblés par l’évaluation du risque, c’est-à-dire ceux étant les plus susceptibles d’atteinte illicite;
- Transports Canada concentrerait ses ressources sur les inspections, les évaluations, l’administration et le soutien opérationnel des services de traversiers à plus haut risque;
- les exploitants des traversiers considérés comme présentant un risque plus faible ne seraient pas tenus de se conformer au règlement et éviteraient ainsi un fardeau financier et opérationnel;
- une approche réglementaire axée sur le risque est conforme à la Directive du Cabinet sur la rationalisation de la réglementation (DCRR) et à la Politique sur la sécurité du gouvernement;
- cela ferait valoir à la fois aux Canadiens et à la communauté internationale l’engagement coordonné, solide et précis du gouvernement canadien envers l’amélioration de la sûreté et de la sécurité de l’industrie canadienne des traversiers intérieurs.

Les inconvénients de cette option sont les suivants :

- coûts opérationnels additionnels pour les exploitants de traversiers intérieurs;
- réglementer différemment les services de traversiers pourrait être perçu comme une inégalité quant au souci du gouvernement pour la sécurité des passagers et de leur sûreté lors des déplacements.

Avantages et coûts

Analyse des coûts et des avantages		Année de base	4 années suivantes	Total (VA)	Moyenne annuelle
A. Analyse quantitative de l’impact (en \$)					
Avantages	Exploitant de traversiers intérieurs et d’installations pour traversiers	13,3 M	0 M	13,3 M	

Cost-benefit statement		Base Year	Following 4 Years	Total (PV)	Average Annual
A. Quantified impacts \$					
Costs	Operator of domestic ferries and ferry facilities	8.2M	1.2M	9.4M	
	Government of Canada	13.3M	0M	13.3M	
B. Quantified impacts in non-\$ — e.g. risk assessment					
Positive impacts	Estimated 100 lives saved			611M*	
Negative impacts	By stakeholders				
Net benefits				588.3M	
C. Qualitative impacts					
Positive impacts to stakeholders:					
<ul style="list-style-type: none"> Avoiding economic declines in trade, tourism, which are commonly experienced by countries following deliberate violent attacks. Operators will be better able to identify and respond to security threats, security breaches, and security incidents. Increase Canadian and international confidence in the security of ferries and ferry facilities. 					
Negative impacts to stakeholders:					
<ul style="list-style-type: none"> Increased administrative costs for operators to maintain records of marine security. 					

* Estimated economic value for the number of lives saved over the lifetime of the Regulations.

Rationale

The cost-benefit analysis examined the estimated cost of implementing the *Domestic Ferries Security Regulations* for 20 ferry routes operating between 32 ferry facilities owned by 8 different entities. Although the Regulations do not prescribe the purchase of any equipment, it does establish an expected level of performance each operator is required to achieve. Industry cost for compliance is estimated based predominately on ferry industry applications to the Transport Canada Marine Security Contribution Program (MSCP), whereby the federal government would reimburse up to 75% of eligible marine security enhancements. To date the Transport Canada MSCP is committed to transferring \$13.3 million to operators of domestic ferries and ferry facilities.

Funded projects include but are not limited to the procurement of hand-held metal detectors, hand-held radios, locks, improved lighting, auto-intrusion devices, fencing, alarm systems, signage, and the contracting of professional consultants to produce security assessments and plans. Through heightened security awareness, the department also anticipates that operators may deem it appropriate to fund other projects not funded by the MSCP to further enhance their security posture. The \$8.2M cost to industry does not account for possible expenses for two operators who did not submit applications to the MSCP. Data to support security equipment costs for these operators is unavailable.

As part of the overall cost, operators are estimated to incur a \$3.55 million expense with regards to the conduct of security

Analyse des coûts et des avantages		Année de base	4 années suivantes	Total (VA)	Moyenne annuelle
A. Analyse quantitative de l'impact (en \$)					
Coûts	Exploitant de traversiers intérieurs et d'installations pour traversiers	8,2 M	1,2 M	9,4 M	
	Gouvernement du Canada	13,3 M	0 M	13,3 M	
B. Analyse quantitative de l'impact (pas en \$) — par exemple évaluation du risque					
Impact positif	On estime que 100 vies ont été sauvées			611 M*	
Impact négatif	Par les intervenants				
Bénéfice net				588,3 M	
C. Analyse qualitative de l'impact					
Incidences positives pour les intervenants :					
<ul style="list-style-type: none"> Éviter le déclin économique relié aux échanges commerciaux et au tourisme, ce qui est souvent le cas des pays ayant subi des attaques violentes et délibérées. Les exploitants seront mieux en mesure de détecter les menaces, les infractions et les incidents liés à la sûreté et d'y réagir. Confiance accrue des Canadiens et de la communauté internationale envers la sûreté des traversiers et des installations pour traversiers intérieurs. 					
Incidences négatives pour les intervenants :					
<ul style="list-style-type: none"> Coûts administratifs accrus pour que les exploitants maintiennent les dossiers sur la sûreté maritime. 					

* Valeur économique estimée pour le nombre de vies sauvées pendant la durée du Règlement.

Justification

L'analyse des coûts et des avantages évaluait le coût estimatif de la mise en œuvre du *Règlement sur la sûreté des traversiers intérieurs* pour 20 trajets reliant 32 installations exploitées par 8 différentes entités. Même si le Règlement n'exige pas l'achat de quelconque matériel, il établit le niveau de rendement prévu que chaque exploitant se doit d'atteindre. Le coût de la conformité au Règlement pour l'industrie est estimé surtout en se basant sur les demandes adressées par l'industrie des traversiers au Programme de contribution pour la sûreté maritime (PCSM) de Transports Canada selon lequel, le gouvernement fédéral rembourserait jusqu'à 75 % des coûts des améliorations en matière de sûreté maritime. Jusqu'à présent, le PCSM de Transports Canada s'est engagé à transférer 13,3 millions de dollars aux exploitants de traversiers intérieurs et aux installations de traversiers.

Les projets financés comportent, sans s'y limiter, l'acquisition des éléments suivants : détecteurs portatifs d'objets métalliques, postes de radio portatifs, verrous, éclairage amélioré, dispositifs d'auto-intrusion, clôtures, systèmes d'alarme, panneaux de signalisation et services de consultants professionnels pour concevoir les plans et les évaluations de sûreté. En rehaussant la sensibilisation à la sûreté, le Ministère prévoit aussi que les exploitants estiment approprié de financer d'autres projets qui ne sont pas financés par le PCSM pour renforcer leur position en matière de sûreté. Ce coût de 8,2 millions de dollars pour l'industrie ne tient pas compte des dépenses possibles pour deux exploitants qui n'ont pas soumis leurs applications au PCSM. Les données supportant les coûts de l'équipement pour ces exploitants ne sont pas disponibles.

Faisant partie du coût total, on estime aussi que les exploitants engageront des dépenses de 3,55 millions de dollars relativement

assessments and plans. Overall, the capital costs to industry are expected to decrease significantly in subsequent years as the requirement to purchase new security equipment and implement security procedures will have for the most part been completed. It is estimated that \$0.3 million would be required each year for ongoing maintenance costs.

Estimating the net benefit of the Regulations for the prevention of a major security incident, involving the loss of human life, is complex because of the diverse nature of Canadian domestic ferry environment. Vessels that are to be regulated vary from large multi-ship operations carrying over 2 000 people to small local ferries with a passenger capacity of less than 50. Furthermore, while some ferries are limited to only passengers, others carry family vehicles, while others can transport the entire spectrum of motor vehicles.

Some qualitative and quantitative data does exist that demonstrates the benefit of avoiding catastrophic marine security incidents onboard ferries. The attack against *SuperFerry 14* in the Philippines on February 27, 2004, provides a startling example of the high human cost, whereby a suspected explosive device resulted in the death of 116 people and wounded over 300.¹

For the purpose of developing a Canadian quantitative human cost of a catastrophic attack on a ferry several key assumptions were made in the development of these Regulations. In recognition of the diverse ferry industry, an illustrative scenario was developed, where a ferry carrying 1 000 passengers sustains an attack causing the death of 100 people. Using a statistical value to society of \$6.11 million per fatality, the potential benefit to society is estimated at \$611.0 million for avoiding a catastrophic marine security incident. This figure increases considerably when costs associated to the prevention of injury and property damage are also equated.

Notwithstanding the benefit of saving human life, perhaps the most significant benefit of the Regulations is avoiding economic declines in trade and tourism, which are commonly experienced by countries following deliberate violent attacks. The shocks to these sectors have been shown to depress economic productivity. It is estimated, for example, that the threat of terrorist attacks has wiped away around half of the logistics productivity gains realized in the United States over the last 10 years.²

Although this regulatory process is driven from within Canada and not the result of an international treaty obligation, implementation of the *Domestic Ferries Security Regulations* would have the qualitative benefit of enhancing Canada's ongoing commitment to further enhance the safety and security of the marine transportation system. By coming into force in 2009, the Regulations would have the indirect effect of strengthening Vancouver 2010 Olympic and Paralympic Winter Games security preparations.

In accordance with the *Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals* and the Transport Canada Policy Statement on Strategic Environmental Assessment, the strategic environmental assessment (SEA) process was followed for this and a preliminary scan was completed.

à la conduite des plans et des évaluations de sûreté. Dans l'ensemble, les coûts en capital devraient diminuer considérablement au cours des années subséquentes, puisque les exigences ciblant l'achat de nouveau matériel de sûreté et la mise en œuvre des procédures de sûreté auront en grande partie été satisfaites. Il est prévu qu'une dépense de 0,3 million de dollars sera nécessaire chaque année pour les coûts relatifs à l'entretien continu.

Évaluer l'avantage net du Règlement quant à la prévention d'un incident majeur relatif à la sûreté, y compris la perte de vies humaines, est complexe, en raison de la nature variée de l'environnement canadien des traversiers intérieurs. La réglementation touche autant de grosses entreprises exploitant plusieurs traversiers et pouvant transporter plus de 2 000 passagers que de petits traversiers locaux ayant une capacité de moins de 50 passagers. De plus, alors que certains traversiers se limitent au transport de passagers, d'autres transportent des véhicules familiaux, et d'autres encore toute la gamme des véhicules à moteur.

Certaines données qualitatives et quantitatives démontrent l'avantage de pouvoir éviter les incidents relatifs à la sûreté maritime à bord des traversiers. L'attaque contre le *SuperFerry 14* aux Philippines, le 27 février 2004, représente un exemple déconcertant du coût élevé de la vie humaine, par lequel un présumé engin explosif a entraîné la mort de 116 personnes et en a blessé plus de 300.¹

En vue d'évaluer le coût quantitatif de la vie humaine au Canada, advenant une attaque désastreuse sur un traversier, plusieurs hypothèses clés ont été émises lors de l'élaboration du Règlement. Pour tenir compte de la diversité de l'industrie des traversiers, un modèle représentatif de la situation a été proposé selon lequel un traversier transportant 1 000 passagers subit une attaque qui cause la mort de 100 personnes. En utilisant une valeur statistique de 6,11 millions de dollars par décès pour la société, on estime à 611 millions de dollars l'avantage qui reviendrait à la société si un incident grave lié à la sûreté maritime était évité. Ce chiffre augmente considérablement lorsque les coûts associés à la prévention des blessures et aux dommages matériels sont aussi calculés.

En plus de pouvoir sauver des vies humaines, l'avantage que l'on pourrait considérer le plus important du Règlement est d'éviter les déclinés économiques touchant le commerce et le tourisme, qui surviennent souvent dans les pays ayant subi des attaques violentes et délibérées. Parmi les répercussions sur ces secteurs, on note une baisse de la productivité économique. Par exemple, on dit que les menaces d'attaques terroristes ont annulé presque la moitié des gains de productivité logistique réalisés au cours des 10 dernières années aux États-Unis.²

Même si ce processus réglementaire est élaboré au Canada et n'est pas régi par un traité international, l'application du *Règlement sur la sûreté des traversiers intérieurs* permettrait de faire valoir l'engagement continu du Canada à accroître la sûreté et la sécurité de son réseau de transport maritime. En entrant en vigueur en 2009, le Règlement aurait indirectement l'effet de renforcer les préparatifs de sûreté pour les Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2010 à Vancouver.

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes* et à l'Énoncé de politique de Transports Canada sur l'évaluation environnementale stratégique, le processus d'évaluation environnementale stratégique (ÉES) a été suivi dans ce cas et une

¹ RAND, 2006. "Maritime Risk: Risk and Liability." RAND Corporation, p. 93.

² OECD, 2003. "Security in maritime transport: Risk factors and economic impacts." Directorate for Science, Technology and Industry, OECD, Paris, March 7, 2003.

¹ RAND, 2006. « Maritime Risk: Risk and Liability ». RAND Corporation, page 93.

² OCDE, 2003. « Rapport sur la sûreté dans les transports maritimes - Facteurs de risques et répercussions économiques ». Direction de la Science, de la technologie et de l'industrie, Paris, le 7 mars 2003.

The preliminary scan concluded that the proposal is not likely to have important environmental effects.

Consultation

Transport Canada has consulted extensively with many stakeholders throughout the development of the *Domestic Ferries Security Regulations*. Public consultations began in 2006 with the creation of the public/private Domestic Ferries Regulatory Working Group. This forum discussed the security requirements of the industry and developed a classification methodology tool that ranked, amongst other criteria, the severity of risk present for over 204 domestic ferry operations across the country. Working Group membership included Transport Canada Marine Security inspectors and policy analysts, the Canadian Ferry Operators' Association (CFOA), industry, labour, provincial and municipal governments and other government departments. Until present day, the Domestic Ferries Regulatory Working Group or industry consultation meetings have been held bi-annually at the national Canadian Marine Advisory Council (CMAC). Separate industry consultations were also held with individual stakeholders throughout 2008.

Concerns raised prior to pre-publication

Domestic vs. international requirements

During initial public consultations, domestic ferry operators expressed concern with the domestic requirements being included in the *Marine Transportation Security Regulations* that govern international vessels. In addition, it was indicated that some proposed security obligations were not operationally feasible or necessary for domestic vessels. These requirements included the 96-hour pre-arrival information report, carriage of a Ship Security Alert System, and the requirement to maintain records of the last 10 ports of call. Consequently, it was suggested that a separate domestic ferries part to the MTSR be developed which would facilitate readability of the proposed Regulations.

To address these concerns, Transport Canada adopted the recommendation of the Working Group and proceeded to initially draft a separate part in the MTSR for domestic ferries. International requirements that did not reflect the operational reality of the domestic industry were removed. Following further consideration of the longer term implications for the domestic industry, Transport Canada proceeded to create a separate regulation under the *Marine Transportation Security Act* as it would be more user-friendly and would permit Canada additional flexibilities outside the international regulatory framework.

Public access and economic impacts to communities

Following initial 2007 national consultations, some communities and small businesses articulated concerns that the proposed Regulations would prescribe security procedures that could impede business operations or public access walkways. For example, in Horseshoe Bay, Vancouver, concerns were raised that the proposed Regulations could impede the public's access to small businesses if fences were imposed at the ferry facility. Additionally, in North Sydney, Nova Scotia, concerns were voiced that if a fence was installed at the port, then access to a public walkway by local residents would be impeded.

exploration préliminaire a été effectuée. L'exploration préliminaire a révélé que le projet ne présente aucun effet environnemental considérable.

Consultation

Transports Canada a consulté à plusieurs reprises plusieurs intervenants tout au long de l'élaboration du *Règlement sur la sûreté des traversiers intérieurs*. Les consultations publiques ont commencé en 2006 grâce à la formation du Groupe de travail sur les traversiers intérieurs (GTII) selon un partenariat privé-public. Ce groupe a discuté des exigences en matière de sûreté et a conçu un outil de méthodologie de classification permettant de classer, selon certains critères, le niveau de risque relatif à plus de 204 traversiers intérieurs dans l'ensemble du pays. Le groupe de travail comprend des inspecteurs et des analystes de la politique de la sûreté maritime de Transports Canada, l'Association canadienne des opérateurs de traversiers (ACOT), des intervenants de l'industrie, de la main-d'œuvre, des représentants des gouvernements provinciaux et municipaux ainsi que d'autres ministères du gouvernement. Jusqu'à présent, les rencontres de consultation avec les acteurs de l'industrie et le GTII se déroulent deux fois par année au Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) national. Des consultations distinctes se sont aussi déroulées individuellement avec des intervenants au cours de l'année 2008.

Préoccupations soulevées avant la publication

Exigences nationales et internationales

Au cours des premières consultations publiques, les exploitants de traversiers intérieurs ont exprimé leur préoccupation concernant l'intégration des exigences nationales au *Règlement sur la sûreté du transport maritime*, qui dirige les traversiers internationaux. De plus, on a indiqué que certaines exigences en matière de sûreté n'étaient pas réalisables sur le plan opérationnel ou n'étaient pas nécessaires pour les traversiers intérieurs. Ces exigences comportaient le rapport d'information à soumettre 96 heures avant l'arrivée, la disposition d'un système d'alerte pour la sûreté du traversier et le maintien des dossiers des 10 derniers ports d'escale. En conséquence, il a été proposé qu'une partie distincte du RSTM soit rédigée pour les traversiers intérieurs, ce qui faciliterait la compréhension du règlement proposé.

Pour tenir compte de ces préoccupations, Transports Canada a adopté les recommandations du groupe de travail et a entrepris la rédaction de l'ébauche d'une partie distincte du RSTM pour les traversiers intérieurs. Les exigences internationales ne reflétant pas la réalité opérationnelle de l'industrie des traversiers intérieurs ont été retirées. À la suite des considérations portant sur les implications à long terme pour l'industrie des traversiers intérieurs, Transports Canada a choisi d'élaborer un règlement distinct en vertu de la *Loi sur la sûreté du transport maritime*, puisque cela s'avère plus compréhensible et octroie au Canada plus de souplesse à l'extérieur du cadre réglementaire international.

Accès public et répercussions économiques pour les collectivités

À la suite des premières consultations nationales en 2007, certaines collectivités et petites entreprises ont exprimé des préoccupations liées au fait que les règlements proposés exigeraient des procédures de sûreté pouvant entraver les activités commerciales ou les voies d'accès publiques. Par exemple, à Horseshoe Bay, à Vancouver, on craignait que le règlement proposé compromette l'accès public aux petites entreprises si des clôtures étaient installées autour des installations pour traversiers. En plus, à North Sydney, en Nouvelle-Écosse, les préoccupations concernaient l'accès des résidents aux voies publiques si des clôtures étaient installées près du port.

To address these concerns, Transport Canada officials held supplementary meetings with affected stakeholders to explain the performance-based nature of the Regulations. It was pointed out that the Regulations were a blend of both performance and prescriptive-based requirements and that it would be the responsibility of the ferry or facility operator, through their respective security plans, to adopt security procedures or measures that would be appropriate to their individually unique operation and facility. It was further explained that due to the distinct geographical nature of each ferry facility, the Regulations had to remain performance-based to allow industry the flexibility necessary to meet the regulatory requirements.

Since private and public sector entities own ferry operations, affected stakeholders wanted to ensure that their concerns were weighted in the development of security plans. Departmental officials informed concerned parties that prior to implementation, all security plans would need to be submitted to Transport Canada for review and approval. While this did not completely alleviate all concerns, it did provide a better understanding of the proposed Regulations and the implementation process. It was further stated that Transport Canada Regional Offices would work with individual operators in the identification of various security options during the development of security plans to minimize, if not eliminate, potential impact to business.

Replacement vessels

During the initial consultations stakeholders advised the Department that the proposed schedule of vessels needed work as replacement vessels are at times put on certain routes due to unforeseen operational circumstances. It was suggested that further analysis of this issue be considered prior to determining whether the Regulations should capture vessels or routes. As a consequence, the revised schedules to the Regulations now list ferry routes and facilities rather than vessels. Additionally, clarification around the requirement for replacement vessels to have an approved security plan in place prior to operating has been made.

Security officer requirements

Some smaller ferry operators questioned the need to have security officers for both the vessel and facility. This concern was especially important for operators of smaller but higher risk facilities, as they do not currently have individual officers assigned to each facility or vessel. As a consequence, the proposed Regulations were amended to provide flexibility in the assigning of security officers since most ferry operators own both the vessels and facilities. Provisions have been included to allow the same individual to occupy more than one position provided they are able to fulfill all the responsibilities for each position. Also the Regulations clarify that a ferry security officer must be the master or a member of the crew.

Implementation

Initially, several stakeholders expressed concern regarding the Regulations' entry into force date. Following the fall 2007 consultations, it was proposed that the Regulations would be in place by early 2008. Industry indicated that they needed time to both

Pour aborder ces préoccupations, les officiers de Transport Canada ont tenu d'autres réunions avec les intervenants concernés pour expliquer la nature du Règlement, qui se base sur le rendement. Il a été souligné que les exigences du Règlement étaient à la fois normatives et basées sur le rendement et qu'il serait la responsabilité de l'exploitant du traversier ou de l'installation, par l'entremise de ses plans de sûreté respectifs, d'adopter les mesures ou les procédures de sûreté appropriées à ses propres installations pour traversiers intérieurs et à son environnement unique. Il a aussi été mentionné qu'en raison de la nature géographique variée de chaque installation pour traversiers, les règlements devaient se fonder sur le rendement pour permettre la souplesse nécessaire à l'industrie afin de satisfaire aux exigences réglementaires.

Puisque des entités des secteurs privé et public exploitent des services de traversiers, les intervenants concernés voulaient s'assurer que leurs préoccupations étaient prises en considération lors de l'élaboration des plans de sûreté. Les responsables ministériels ont avisé les parties concernées qu'avant l'application du Règlement, tous les plans de sûreté devraient être soumis à Transports Canada pour vérification et approbation. Même si cela n'a pas apaisé tous les soucis, cela a permis une meilleure compréhension du règlement proposé et du processus de mise en œuvre. Il a aussi été mentionné que les bureaux régionaux de Transports Canada collaboreraient individuellement avec les exploitants pour déterminer les diverses options en matière de sûreté au cours de l'élaboration des plans de sûreté en vue de réduire, sinon d'éliminer, tout impact potentiel sur l'entreprise.

Traversiers de remplacement

Au cours des consultations initiales, les intervenants ont avisé le Ministère que l'annexe proposée des traversiers devait être revue, puisque des traversiers de remplacement sont parfois utilisés pour certains trajets en raison de circonstances opérationnelles imprévues. Il a été proposé qu'une analyse approfondie de ce problème soit réalisée avant de déterminer si le Règlement devrait concerner les traversiers ou les trajets. En conséquence, les annexes du projet de règlement énumèrent maintenant les installations pour traversiers intérieurs et les trajets des traversiers plutôt que les traversiers seuls. De plus, une précision a été apportée quant à l'exigence relative au plan de sûreté approuvé des traversiers de remplacement avant leur entrée en activité.

Exigences en matière d'agents de sûreté

Certains petits exploitants de traversiers ont remis en question le besoin d'avoir des agents de sûreté pour les traversiers de même que pour les installations pour traversiers intérieurs. Cette préoccupation est particulièrement importante pour les exploitants d'installations plus petites mais à plus haut risque, puisqu'ils n'affectent pas actuellement des agents à chaque installation ou traversier. En conséquence, le règlement proposé a été modifié pour fournir une souplesse quant à l'affectation des agents de sûreté, puisque la plupart des exploitants de traversiers possèdent à la fois les traversiers et les installations pour traversiers intérieurs. Des dispositions ont été intégrées pour permettre à un même individu d'occuper plus d'un poste s'il s'acquitte des responsabilités de chacun des postes. Aussi, le projet de règlement précise qu'un agent de sûreté du traversier doit être le capitaine ou un membre de l'équipage.

Entrée en vigueur

Au début, plusieurs intervenants ont soulevé une préoccupation relative à la date d'entrée en vigueur du Règlement. À la suite des consultations s'étant déroulées à l'automne 2007, il a été proposé que le Règlement entre en vigueur au début de l'année 2008.

understand the regulatory requirements as well as to train security personnel and consult with the public on their proposed mitigation procedures as part of their security assessment and plan development processes.

In response to these overall implementation concerns, departmental officials both regionally and nationally continued to consult with industry stakeholders about the requirements of the proposed Regulations. Additional internal and external working groups and meetings were held on several occasions to discuss the operations of this unique sector of the marine industry. Significant effort was also spent by departmental officials in understanding the diversity of operations as well as educating industry about the performance-based nature of the Regulations and its inherent flexibilities.

Concerns were also received with respect to the application processes for the Marine Security Contribution Program, which concluded November 2008 prior to the Regulations coming into force. Many stakeholders felt uneasy about spending on security enhancements without having the Regulations in force. Others expressed the need to have the proposed Regulations in place prior to the 2010 Olympics.

These concerns were addressed by providing stakeholders with a more detailed explanation of the regulatory process and the requirements under the Cabinet Directive on Streamlining Regulations (CDSR). It was explained that the proposed Regulations required changes to address operational concerns unique to the domestic ferry industry and find the balance between both performance and prescriptive requirements. Stakeholders were further informed throughout the development of the Regulations at the CMAC sessions held bi-annually. The majority of stakeholders are amenable to a late 2009 implementation.

Implementation, enforcement and service standards

Transport Canada will utilize a graduated enforcement approach with respect to implementation of the Regulations. Recognizing the performance-based nature of the Regulations and, an inherent degree of cultural change, the Department's initial focus will be on education and awareness, guidance to stakeholders and the use of assurances of compliance rather than the issuance of administrative monetary penalties. The goal is to create a fair compliance and enforcement environment that allows industry to take corrective action first rather than proceed immediately to issuing monetary penalties and/or summary convictions.

Since 2006, Transport Canada Marine Security, including its five regional offices, has been actively involved in the regulatory development, including educating stakeholders on the proposed requirements, to ensure a well-coordinated and efficient implementation. Trained security inspectors will be in all regions to perform required security plan approvals and to issue the required certification documents for both the ferries and ferry facilities. Recent consultations with affected domestic ferry stakeholders suggest strong industry readiness and support for regulatory implementation in fall 2009.

Contact

Theresa Barclay
Chief
Marine Security Regulatory Affairs

L'industrie a indiqué avoir besoin de temps pour bien comprendre les exigences du Règlement ainsi que pour former le personnel responsable de la sûreté et pour consulter le public sur leurs procédures d'atténuation proposées dans le cadre des processus d'élaboration de leur plan et de l'évaluation de la sûreté.

En réponse à toutes ces préoccupations en matière de mise en œuvre, les responsables ministériels régionaux et nationaux ont poursuivi les consultations avec les intervenants de l'industrie sur les exigences du règlement proposé. Des réunions additionnelles de groupes de travail internes et externes ont eu lieu à plusieurs reprises pour discuter des activités de ce secteur unique de l'industrie maritime. Les responsables ministériels ont fait un effort considérable pour comprendre la diversité des activités et pour éduquer l'industrie sur la nature du Règlement basée sur le rendement et sur sa souplesse inhérente.

Les préoccupations ont été traitées conformément au processus de demande du Programme de contribution pour la sûreté maritime, qui s'est achevé en novembre 2008, avant que le Règlement n'entre en vigueur. Plusieurs intervenants se sentaient mal à l'aise d'engager des dépenses pour améliorer la sûreté sans que le Règlement ne soit en vigueur. D'autres ont exprimé le besoin de mettre en place le Règlement avant les Jeux olympiques de 2010.

Ces préoccupations ont été abordées en expliquant plus en détail aux exploitants le processus réglementaire et les exigences en vertu de la Directive du Cabinet sur la rationalisation de la réglementation (DCRR). Il a été expliqué que le règlement proposé exigeait des changements pour traiter les préoccupations liées aux opérations, uniques à l'industrie des traversiers intérieurs, et pour trouver l'équilibre entre les exigences normatives et celles reliées au rendement. Les intervenants ont aussi été informés lors de la tenue des deux séances annuelles du Conseil consultatif maritime canadien tout au long de l'élaboration du Règlement. La majorité des intervenants sont d'accord pour que l'entrée en vigueur du Règlement ait lieu à la fin de l'année 2009.

Mise en œuvre, application et normes de service

Transports Canada veillera à ce que le Règlement fasse l'objet d'une mise en application graduelle. Reconnaissant la nature du Règlement basée sur le rendement et un niveau de changement culturel, le principal but du Ministère sera l'éducation et la sensibilisation, l'orientation des intervenants et l'utilisation de transactions de conformité plutôt que l'émission de sanctions administratives pécuniaires. L'objectif est de créer une conformité équitable et un environnement d'application permettant d'abord à l'industrie de prendre des mesures correctives plutôt que de procéder immédiatement à une sanction pécuniaire et/ou à une déclaration sommaire de culpabilité.

Depuis 2006, la Direction de la sûreté maritime de Transports Canada, y compris ses cinq bureaux régionaux, s'est engagée activement dans l'élaboration du règlement, notamment en informant les intervenants des exigences proposées, pour assurer une mise en œuvre coordonnée et efficace. Des inspecteurs formés en sûreté se trouveront dans toutes les régions pour approuver les plans de sûreté et pour émettre les certificats de sûreté requis pour les traversiers et les déclarations de conformité pour les installations pour traversiers intérieurs. De récentes consultations avec les intervenants des traversiers intérieurs touchés indiquent un fort désir de l'industrie de se conformer et un appui à l'entrée en vigueur du règlement au cours de l'automne 2009.

Personne-ressource

Theresa Barclay
Chef
Affaires réglementaires de la sûreté maritime

Transport Canada
Place de Ville, Tower B, 14th Floor
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: 613-998-8224
Fax: 613-949-3906
Email: Theresa.Barclay@tc.gc.ca

Transports Canada
Place de Ville, Tour B, 14^e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : 613-998-8224
Télécopieur : 613-949-3906
Courriel : Theresa.Barclay@tc.gc.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council, pursuant to section 5^a of the *Marine Transportation Security Act*^b, proposes to make the annexed *Domestic Ferries Security 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 Theresa Barclay, Acting Director, Marine Security Regulatory Affairs, Department of Transport, Place de Ville, Tower B, 14th Floor, 112 Kent Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5 (tel.: 613-998-8224; fax: 613-949-3906; e-mail: theresa.barclay@tc.gc.ca).

Ottawa, September 9, 2009

JURICA ČAPKUN
Assistant Clerk of the Privy Council

DOMESTIC FERRIES SECURITY REGULATIONS

INTERPRETATION

Definitions	1. (1) The following definitions apply in these Regulations.
“Act” « Loi »	“Act” means the <i>Marine Transportation Security Act</i> .
“domestic ferry” « traversier intérieur »	“domestic ferry” means a vessel that carries passengers on a regular schedule and operates on a route set out in Schedule 1.
“domestic ferry facility” « installation pour traversiers intérieurs »	“domestic ferry facility” means a marine facility set out in Schedule 2.
“interface” « interface »	“interface” means an interaction between (a) a domestic ferry and another vessel or a marine facility; or (b) a domestic ferry facility and a vessel.
“key” « clé »	“key” means a device, including a card, issued by an operator of a domestic ferry or a domestic ferry facility that is designed to allow access to a restricted area in a domestic ferry or a domestic ferry facility.

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu de l'article 5^a de la *Loi sur la sûreté du transport maritime*^b, se propose de prendre le *Règlement sur la sûreté des traversiers intérieurs*, 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 Theresa Barclay, Directrice intérimaire, Affaires réglementaires de la sûreté maritime, ministère des Transports, Place de Ville, Tour B, 14^e étage, 112, rue Kent, Ottawa (Ontario) K1A 0N5 (tél. : 613-998-8224; téléc. : 613-949-3906; courriel : theresa.barclay@tc.gc.ca).

Ottawa, le 9 septembre 2009

Le greffier adjoint du Conseil privé
JURICA ČAPKUN

RÈGLEMENT SUR LA SÛRETÉ DES TRAVERSIERS INTÉRIEURS

DÉFINITIONS

1. (1) Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement.	Definitions
« clé » Dispositif, y compris une carte, qui est délivré par l'exploitant d'un traversier intérieur ou d'une installation pour traversiers intérieurs et qui est conçu pour donner accès à une zone réglementée d'un traversier ou d'une installation.	« clé » “key”
« documents de sûreté » S'entend d'un ou de plusieurs des documents suivants délivrés par le ministre :	« documents de sûreté » “security documentation”
a) la lettre d'approbation de l'évaluation de la sûreté à l'égard d'un traversier intérieur délivrée en vertu du paragraphe 14(1);	
b) la lettre d'approbation de l'évaluation de la sûreté à l'égard d'une installation pour traversiers intérieurs délivrée en vertu du paragraphe 14(2);	
c) la lettre d'approbation du plan de sûreté à l'égard d'un traversier intérieur délivrée en vertu du paragraphe 16(1);	
d) la lettre d'approbation du plan de sûreté à l'égard d'une installation pour traversiers intérieurs délivrée en vertu du paragraphe 16(2);	

^a S.C. 2001, c. 29, s. 56

^b S.C. 1994, c. 40

^a L.C. 2001, ch. 29, art. 56

^b L.C. 1994, ch. 40

<p>“MARSEC level 1” « niveau MARSEC 1 »</p>	<p>“MARSEC level 1” means the level for which minimum security procedures are maintained as set out in the approved security plan.</p>	<p>e) le certificat de sûreté à l’égard d’un traversier intérieur délivré en vertu de l’alinéa 17(1)a);</p>	
<p>“MARSEC level 2” « niveau MARSEC 2 »</p>	<p>“MARSEC level 2” means the level for which security procedures additional to those of MARSEC level 1 are maintained for a limited period because of heightened risk of a security threat or security incident.</p>	<p>f) la déclaration de conformité à l’égard d’une installation pour traversiers intérieurs délivrée en vertu de l’alinéa 17(1)b).</p>	
<p>“MARSEC level 3” « niveau MARSEC 3 »</p>	<p>“MARSEC level 3” means the level for which security procedures additional to those of MARSEC level 1 and MARSEC level 2 are maintained for a limited period when a security threat or security incident is probable or imminent, whether or not the specific target is identified.</p>	<p>« incident de sûreté » Incident qui a une incidence sur la sûreté d’un traversier intérieur, d’une installation pour traversiers intérieurs ou d’une interface.</p>	<p>« incident de sûreté » “security incident”</p>
<p>“passenger” « passager »</p>	<p>“passenger” has the meaning assigned by section 2 of the <i>Canada Shipping Act, 2001</i>.</p>	<p>« infraction à la sûreté » Violation de règlements, mesures, règles ou procédures de sûreté qui n’entraîne pas d’incident de sûreté.</p>	<p>« infraction à la sûreté » “security breach”</p>
<p>“port administration” « organisme portuaire »</p>	<p>“port administration” means</p>	<p>« installation pour traversiers intérieurs » Installation maritime qui figure à l’annexe 2.</p>	<p>« installation pour traversiers intérieurs » “domestic ferry facility”</p>
	<p>(a) the operator of a marine facility that is a port authority established under section 8 of the <i>Canada Marine Act</i>;</p>	<p>« interface » S’entend de l’interaction entre :</p>	<p>« interface » “interface”</p>
	<p>(b) the operator of a marine facility that is a harbour commission established under subsection 5(1) of the <i>Harbour Commissions Act</i>;</p>	<p>a) un traversier intérieur et un autre bâtiment ou une installation maritime;</p>	
	<p>(c) the operator of a public port designated under regulations made under section 65 of the <i>Canada Marine Act</i>; or</p>	<p>b) une installation pour traversiers intérieurs et un bâtiment.</p>	
	<p>(d) a group of marine facilities, in close proximity to each other, the operators of which agree with each other to subject themselves to sections 362 to 375 of the <i>Marine Transportation Security Regulations</i>.</p>	<p>« laissez-passer de zone réglementée » Document qui est délivré par l’exploitant d’un traversier intérieur ou d’une installation pour traversiers intérieurs et qui permet à son titulaire d’avoir accès, durant une période donnée, à des zones réglementées précises sur des traversiers intérieurs ou des installations pour traversiers intérieurs.</p>	<p>« laissez-passer de zone réglementée » “restricted area pass”</p>
<p>“restricted area pass” « laissez-passer de zone réglementée »</p>	<p>“restricted area pass” means a document issued by an operator of a domestic ferry or a domestic ferry facility that entitles the holder to have access, during a specified period, to specific restricted areas in domestic ferries or domestic ferry facilities.</p>	<p>« Loi » La <i>Loi sur la sûreté du transport maritime</i>.</p>	<p>« Loi » “Act”</p>
<p>“security breach” « infraction à la sûreté »</p>	<p>“security breach” means a violation of security regulations, measures, rules or procedures that does not result in a security incident.</p>	<p>« menace contre la sûreté » Tout acte suspect ou toute circonstance suspecte qui pourraient compromettre la sûreté d’un traversier intérieur, d’une installation pour traversiers intérieurs ou d’une interface.</p>	<p>« menace contre la sûreté » “security threat”</p>
<p>“security documentation” « documents de sûreté »</p>	<p>“security documentation” means one or more of the following documents issued by the Minister:</p>	<p>« niveau MARSEC 1 » Le niveau auquel la procédure de sûreté minimale est maintenue selon ce que prévoit le plan de sûreté approuvé.</p>	<p>« niveau MARSEC 1 » “MARSEC level 1”</p>
	<p>(a) a Security Assessment Letter of Approval in respect of a domestic ferry issued under subsection 14(1);</p>	<p>« niveau MARSEC 2 » Le niveau auquel la procédure de sûreté supplémentaire à celle du niveau MARSEC 1 est maintenue pendant une période limitée en raison d’un risque accru de menace contre la sûreté ou d’incident de sûreté.</p>	<p>« niveau MARSEC 2 » “MARSEC level 2”</p>
	<p>(b) a Security Assessment Letter of Approval in respect of a domestic ferry facility issued under subsection 14(2);</p>	<p>« niveau MARSEC 3 » Le niveau auquel la procédure de sûreté supplémentaire à celles des niveaux MARSEC 1 et MARSEC 2 est maintenue pendant une période limitée lorsqu’une menace contre la sûreté ou un incident de sûreté est probable ou imminent, que la cible précise soit cernée ou non.</p>	<p>« niveau MARSEC 3 » “MARSEC level 3”</p>
	<p>(c) a Security Plan Letter of Approval in respect of a domestic ferry issued under subsection 16(1);</p>	<p>« organisme portuaire » Selon le cas :</p>	<p>« organisme portuaire » “port administration”</p>
	<p>(d) a Security Plan Letter of Approval in respect of a domestic ferry facility issued under subsection 16(2);</p>	<p>a) l’exploitant d’une installation maritime qui est une administration portuaire constituée en vertu de l’article 8 de la <i>Loi maritime du Canada</i>;</p>	
	<p>(e) a Security Certificate in respect of a domestic ferry issued under paragraph 17(1)(a); and</p>	<p>b) l’exploitant d’une installation maritime qui est une commission portuaire constituée en vertu du paragraphe 5(1) de la <i>Loi sur les commissions portuaires</i>;</p>	
	<p>(f) a Statement of Compliance in respect of a domestic ferry facility issued under paragraph 17(1)(b).</p>	<p>c) l’exploitant d’un port public désigné par un règlement pris en vertu de l’article 65 de la <i>Loi maritime du Canada</i>;</p>	
<p>“security incident” « incident de sûreté »</p>	<p>“security incident” means an incident that affects the security of a domestic ferry, a domestic ferry facility or an interface.</p>		

“security threat”
« menace contre la sûreté »

“security threat” means any suspicious act or circumstance that could compromise the security of a domestic ferry, a domestic ferry facility or an interface.

d) tout groupe d’installations maritimes qui sont situées à proximité les unes des autres et dont les exploitants ont convenu de se soumettre aux articles 362 à 375 du *Règlement sur la sûreté du transport maritime*.

« passager » S’entend au sens de l’article 2 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. « passager » “passenger”

« traversier intérieur » Bâtiment qui transporte des passagers selon un horaire régulier et qui est utilisé sur un des trajets figurant à l’annexe 1. « traversier intérieur » “domestic ferry”

Operators (2) In these Regulations, a reference to an operator shall be construed as a reference to the operator of a domestic ferry, the operator of a domestic ferry facility or both.

(2) Dans le présent règlement, la mention d’exploitant vaut mention de l’exploitant d’un traversier intérieur, de l’exploitant d’une installation pour traversiers intérieurs ou des deux. Exploitants

PURPOSE AND SCOPE

OBJET ET CHAMP D’APPLICATION

Purpose 2. (1) The purpose of these Regulations is to enhance the security of the Canadian ferry transportation system through the establishment of a framework for detecting security threats and taking preventive measures against security incidents.

Objet 2. (1) Le présent règlement vise à augmenter la sûreté du système canadien de transport par traversier par l’établissement d’un cadre pour la détection des menaces contre la sûreté et la prise de mesures préventives pour contrer les incidents de sûreté.

Contents (2) These Regulations are divided into five Parts:
(a) Part 1 sets out general matters that apply to the entire Regulations;
(b) Part 2 sets out the security documentation that must be obtained from the Minister and the manner in which it must be obtained;
(c) Part 3 sets out the roles and responsibilities of the operators of domestic ferries and domestic ferry facilities;
(d) Part 4 sets out the roles and responsibilities of the personnel involved in the security of domestic ferries and domestic ferry facilities;
(e) Part 5 provides a framework
(i) for conducting security assessments in order to put in place plans and procedures for responding to changes in the security environment,
(ii) for ensuring that adequate and proportionate security procedures are established and implemented to prevent, address or respond to security threats, security breaches and security incidents, and
(iii) for auditing and amending security plans.

Contenu (2) Le présent règlement est divisé en cinq parties :
a) la partie 1 prévoit les généralités qui s’appliquent à l’ensemble du règlement;
b) la partie 2 établit les documents de sûreté qui doivent être obtenus du ministre ainsi que la manière dont ils doivent l’être;
c) la partie 3 précise les rôles et les responsabilités des exploitants des traversiers intérieurs et des installations pour traversiers intérieurs;
d) la partie 4 précise les rôles et les responsabilités du personnel chargé de la sûreté des traversiers intérieurs et des installations pour traversiers intérieurs;
e) la partie 5 établit le cadre :
(i) pour effectuer les évaluations de la sûreté en vue de mettre en place des plans et une procédure pour répondre aux changements dans l’environnement de sûreté,
(ii) pour veiller à ce que soient établies et mises en œuvre des procédures de sûreté suffisantes et proportionnées pour prévenir les menaces contre la sûreté, les infractions à la sûreté et les incidents de sûreté, y faire face ou y répondre,
(iii) pour la vérification et la modification des plans de sûreté.

Application 3. (1) These Regulations apply to domestic ferries and domestic ferry facilities.

Application 3. (1) Le présent règlement s’applique aux traversiers intérieurs et aux installations pour traversiers intérieurs.

Exception (2) For greater certainty, these Regulations do not apply to ferries that are dismantled or laid-up at a domestic ferry facility.

Exception (2) Il est entendu que le présent règlement ne s’applique pas aux traversiers qui sont démontés ou désarmés à une installation pour traversiers intérieurs.

PART 1

PARTIE 1

GENERAL

GÉNÉRALITÉS

COMPLIANCE

CONFORMITÉ

Obligations of operators

4. The operator of a domestic ferry and the operator of a domestic ferry facility shall ensure that the requirements of these Regulations are met.

4. L'exploitant d'un traversier intérieur et l'exploitant d'une installation pour traversiers intérieurs veillent à ce que les exigences du présent règlement soient respectées.

Obligations des exploitants

MARSEC LEVEL

NIVEAU MARSEC

MARSEC level 1

5. The operator of a domestic ferry and the operator of a domestic ferry facility shall maintain MARSEC level 1 at all times unless a higher MARSEC level is

5. L'exploitant d'un traversier intérieur et l'exploitant d'une installation pour traversiers intérieurs maintiennent en permanence le niveau MARSEC 1, sauf si un niveau MARSEC supérieur est, selon le cas :

Niveau MARSEC 1

- (a) required by a security measure formulated by the Minister under section 7 of the Act; or
- (b) deemed appropriate by the operator.

- a) exigé par une mesure de sûreté établie par le ministre en vertu de l'article 7 de la Loi;
- b) jugé nécessaire par l'exploitant.

PROHIBITION

INTERDICTION

Security equipment and systems

6. No person shall tamper with, damage or disrupt the normal operation of any security equipment or system to which these Regulations apply.

6. Il est interdit à toute personne de modifier sans autorisation ou d'endommager l'équipement et les systèmes de sûreté visés par le présent règlement ou d'en entraver le fonctionnement normal.

Équipement et systèmes de sûreté

[7 to 9 reserved]

[7 à 9 réservés]

PART 2

PARTIE 2

SECURITY DOCUMENTATION

DOCUMENTS DE SÛRETÉ

REQUIRED DOCUMENTATION

DOCUMENTS EXIGÉS

Domestic ferry

10. (1) No person shall operate a domestic ferry without

- (a) a Security Plan Letter of Approval in respect of the ferry issued under subsection 16(1) within the preceding 90 days; or
- (b) a Security Certificate in respect of the ferry issued under paragraph 17(1)(a).

10. (1) Il est interdit à toute personne d'exploiter un traversier intérieur sans l'un des documents suivants :

Traversier intérieur

- a) la lettre d'approbation du plan de sûreté à l'égard du traversier qui est délivrée en vertu du paragraphe 16(1) dans les 90 jours précédents;
- b) le certificat de sûreté à l'égard du traversier qui est délivré en vertu de l'alinéa 17(1)(a).

Deemed compliance

(2) The operator of a domestic ferry is deemed to comply with the requirements of subsection (1) if any of the following documents have been issued in respect of the ferry:

(2) Est réputé s'être conformé aux exigences du paragraphe (1) l'exploitant d'un traversier intérieur à l'égard duquel a été délivré l'un des documents suivants :

Conformité réputée

(a) a valid International Ship Security Certificate or a valid Interim International Ship Security Certificate that is issued

a) un certificat international de sûreté du navire ou un certificat international de sûreté du navire provisoire valides délivrés :

(i) under subsection 202(1) or (3) of the *Marine Transportation Security Regulations*, in the case of a Canadian vessel, or

(i) dans le cas d'un bâtiment canadien, en vertu des paragraphes 202(1) ou (3) du *Règlement sur la sûreté du transport maritime*,

(ii) by the contracting government of a foreign state, in the case of a vessel that is entitled to fly the flag of that state;

(ii) dans le cas d'un navire autorisé à battre le pavillon d'un État étranger, par le gouvernement contractant de cet État.

(b) a valid Canadian Vessel Security Certificate issued by the Minister under subsection 202(2) of the *Marine Transportation Security Regulations*; or

b) un certificat de sûreté pour bâtiment canadien valide qui est délivré par le ministre en vertu du paragraphe 202(2) du *Règlement sur la sûreté du transport maritime*;

Domestic ferry facility	<p>(c) a valid Interim Canadian Vessel Security Certificate issued by the Minister under subsection 202(3) of the <i>Marine Transportation Security Regulations</i>.</p> <p>11. (1) No person shall operate a domestic ferry facility without</p> <p>(a) a Security Plan Letter of Approval in respect of the ferry facility issued under subsection 16(2) within the preceding 90 days; or</p> <p>(b) a Statement of Compliance in respect of the ferry facility issued under paragraph 17(1)(b).</p>	<p>c) un certificat de sûreté pour bâtiment canadien provisoire valide qui est délivré par le ministre en vertu du paragraphe 202(3) du <i>Règlement sur la sûreté du transport maritime</i>.</p> <p>11. (1) Il est interdit à toute personne d'exploiter une installation pour traversiers intérieurs sans l'un des documents suivants :</p> <p>a) la lettre d'approbation du plan de sûreté à l'égard de l'installation qui est délivrée en vertu du paragraphe 16(2) dans les 90 jours précédents;</p> <p>b) la déclaration de conformité à l'égard de l'installation qui est délivrée en vertu de l'alinéa 17(1)b).</p>	Installation pour traversiers intérieurs
Deemed compliance	<p>(2) The operator of a domestic ferry facility is deemed to comply with the requirements of subsection (1) if the Minister has issued a certifying document in respect of the ferry facility under subsection 352(1) of the <i>Marine Transportation Security Regulations</i>.</p>	<p>(2) Est réputé s'être conformé aux exigences du paragraphe (1) l'exploitant d'une installation pour traversiers intérieurs à l'égard de laquelle le ministre a délivré un document d'attestation en vertu du paragraphe 352(1) du <i>Règlement sur la sûreté du transport maritime</i>.</p>	Conformité réputée

PROCEDURE FOR ISSUANCE OF SECURITY DOCUMENTATION

Overview

Domestic ferry	<p>12. (1) The procedure for the issuance of security documentation in respect of a domestic ferry is the following:</p> <p>(a) the operator of the ferry submits to the Minister a security assessment in respect of the ferry in accordance with subsection 13(1);</p> <p>(b) the Minister issues to the operator of the ferry a Security Assessment Letter of Approval in respect of the ferry in accordance with subsection 14(1);</p> <p>(c) the operator of the ferry submits to the Minister a security plan in respect of the ferry in accordance with subsection 15(1);</p> <p>(d) the Minister issues to the operator of the ferry a Security Plan Letter of Approval in respect of the ferry in accordance with subsection 16(1); and</p> <p>(e) the Minister issues to the operator of the ferry a Security Certificate in respect of the ferry in accordance with paragraph 17(1)(a).</p>
----------------	---

PROCÉDURE VISANT LA DÉLIVRANCE DES DOCUMENTS DE SÛRETÉ

Aperçu

<p>12. (1) La procédure visant la délivrance des documents de sûreté à l'égard d'un traversier intérieur est la suivante :</p>	Traversier intérieur
<p>a) l'exploitant du traversier présente au ministre l'évaluation de la sûreté à l'égard du traversier conformément au paragraphe 13(1);</p> <p>b) le ministre délivre la lettre d'approbation de l'évaluation de la sûreté à l'égard du traversier à son exploitant en vertu du paragraphe 14(1);</p> <p>c) l'exploitant du traversier présente au ministre le plan de sûreté à l'égard du traversier conformément au paragraphe 15(1);</p> <p>d) le ministre délivre la lettre d'approbation du plan de sûreté à l'égard du traversier à son exploitant en vertu du paragraphe 16(1);</p> <p>e) le ministre délivre le certificat de sûreté à l'égard du traversier à son exploitant en vertu de l'alinéa 17(1)a).</p>	

Domestic ferry facility	<p>(2) The procedure for the issuance of security documentation in respect of a domestic ferry facility is the following:</p> <p>(a) the operator of the ferry facility submits to the Minister a security assessment in respect of the ferry facility in accordance with subsection 13(2);</p> <p>(b) the Minister issues to the operator of the ferry facility a Security Assessment Letter of Approval in respect of the ferry facility in accordance with subsection 14(2);</p> <p>(c) the operator of the ferry facility submits to the Minister a security plan in respect of the ferry facility in accordance with subsection 15(2);</p> <p>(d) the Minister issues to the operator of the ferry facility a Security Plan Letter of Approval in respect of the ferry facility in accordance with subsection 16(2); and</p>	<p>(2) La procédure visant la délivrance des documents de sûreté à l'égard d'une installation pour traversiers intérieurs est la suivante :</p> <p>a) l'exploitant de l'installation présente au ministre l'évaluation de la sûreté à l'égard de l'installation conformément au paragraphe 13(2);</p> <p>b) le ministre délivre la lettre d'approbation de l'évaluation de la sûreté à l'égard de l'installation à son exploitant en vertu du paragraphe 14(2);</p> <p>c) l'exploitant présente au ministre le plan de sûreté à l'égard de l'installation conformément au paragraphe 15(2);</p> <p>d) le ministre délivre la lettre d'approbation du plan de sûreté à l'égard de l'installation à son exploitant en vertu du paragraphe 16(2);</p> <p>e) le ministre délivre la déclaration de conformité à l'égard de l'installation à son exploitant en vertu de l'alinéa 17(1)b).</p>	Installation pour traversiers intérieurs
-------------------------	---	--	--

(e) the Minister issues to the operator of the ferry facility a Statement of Compliance in respect of the ferry facility in accordance with paragraph 17(1)(b).

*Submission of Security Assessment
by Operator*

- Domestic ferry **13.** (1) In order to obtain a Security Certificate in respect of a domestic ferry, the operator of the ferry shall submit to the Minister for approval a security assessment in respect of the ferry that contains the elements set out in section 64.
- Domestic ferry facility (2) In order to obtain a Statement of Compliance in respect of a domestic ferry facility, the operator of the ferry facility shall submit to the Minister for approval a security assessment in respect of the ferry facility that contains the elements set out in section 64.
- Documents signed in ink (3) The documents submitted to the Minister under subsections (1) and (2) shall be signed in ink by the operator.

Issuance of Letter of Approval by Minister

- Domestic ferry **14.** (1) The Minister shall approve a security assessment in respect of a domestic ferry and issue to the operator of the ferry a Security Assessment Letter of Approval in respect of the ferry if the Minister is satisfied that the security assessment submitted by the operator meets the requirements of sections 60 to 64.
- Domestic ferry facility (2) The Minister shall approve a security assessment in respect of a domestic ferry facility and issue to the operator of the ferry facility a Security Assessment Letter of Approval in respect of the ferry facility if the Minister is satisfied that the security assessment submitted by the operator meets the requirements of sections 60 to 64.

Submission of Security Plan by Operator

- Domestic ferry **15.** (1) After receiving a Security Assessment Letter of Approval in respect of a domestic ferry, the operator of the ferry shall submit to the Minister for approval a security plan that
- (a) addresses the analysis and recommendations set out in the approved security assessment; and
- (b) meets the requirements of sections 65 to 67.
- Domestic ferry facility (2) After receiving a Security Assessment Letter of Approval in respect of a domestic ferry facility, the operator of the ferry facility shall submit to the Minister for approval a security plan that
- (a) addresses the analysis and recommendations set out in the approved security assessment; and
- (b) meets the requirements of sections 65, 66 and 68.
- Documents signed in ink (3) The documents submitted to the Minister under subsections (1) and (2) shall be signed in ink by the operator.

*Présentation de l'évaluation de la
sûreté par l'exploitant*

- 13.** (1) Pour obtenir un certificat de sûreté à l'égard d'un traversier intérieur, son exploitant présente au ministre pour approbation une évaluation de la sûreté à l'égard de celui-ci, laquelle contient les éléments précisés à l'article 64.
- (2) Pour obtenir une déclaration de conformité à l'égard d'une installation pour traversiers intérieurs, son exploitant présente au ministre pour approbation une évaluation de la sûreté à l'égard de celle-ci, laquelle contient les éléments précisés à l'article 64.
- (3) Les documents présentés au ministre conformément aux paragraphes (1) et (2) doivent être signés à l'encre par l'exploitant.

*Délivrance de la lettre d'approbation
par le ministre*

- 14.** (1) Le ministre approuve l'évaluation de la sûreté à l'égard du traversier intérieur et délivre la lettre d'approbation de l'évaluation de la sûreté à l'égard du traversier à son exploitant s'il conclut que l'évaluation présentée par l'exploitant est conforme aux exigences des articles 60 à 64.
- (2) Le ministre approuve l'évaluation de la sûreté à l'égard de l'installation pour traversiers intérieurs et délivre la lettre d'approbation de l'évaluation de la sûreté à l'égard de l'installation à son exploitant s'il conclut que l'évaluation présentée par l'exploitant est conforme aux exigences des articles 60 à 64.

Présentation du plan de sûreté par l'exploitant

- 15.** (1) Après la réception de la lettre d'approbation de l'évaluation de la sûreté à l'égard d'un traversier intérieur, son exploitant présente au ministre pour approbation un plan de sûreté qui, à la fois :
- a) traite de l'analyse et des recommandations précisées dans l'évaluation de la sûreté approuvée;
- b) est conforme aux exigences des articles 65 à 67.
- (2) Après la réception de la lettre d'approbation de l'évaluation de la sûreté à l'égard d'une installation pour traversiers intérieurs, son exploitant présente au ministre pour approbation un plan de sûreté qui, à la fois :
- a) traite de l'analyse et des recommandations précisées dans l'évaluation de la sûreté approuvée;
- b) est conforme aux exigences des articles 65, 66 et 68.
- (3) Les documents présentés au ministre conformément aux paragraphes (1) et (2) doivent être signés à l'encre par l'exploitant.

Approval of Security Plan by Minister

Approbation du plan de sûreté par le ministre

Domestic ferry **16.** (1) The Minister shall approve a security plan in respect of a domestic ferry and issue to the operator of the ferry a Security Plan Letter of Approval in respect of the ferry if the Minister is satisfied that the security plan submitted by the operator

- (a) meets the requirements of sections 65 to 67; and
- (b) sets out adequate systems to address or respond to security threats, security breaches and security incidents.

16. (1) Le ministre approuve le plan de sûreté à l'égard du traversier intérieur et délivre la lettre d'approbation du plan de sûreté à l'égard de celui-ci à son exploitant s'il conclut que le plan de sûreté présenté par l'exploitant, à la fois :

- a) est conforme aux exigences des articles 65 à 67;
- b) prévoit des systèmes suffisants pour faire face ou répondre aux menaces contre la sûreté, aux infractions à la sûreté et aux incidents de sûreté.

Traversier intérieur

Domestic ferry facility (2) The Minister shall approve a security plan in respect of a domestic ferry facility and issue to the operator of the ferry facility a Security Plan Letter of Approval in respect of the ferry facility if the Minister is satisfied that the security plan submitted by the operator

- (a) meets the requirements of sections 65, 66 and 68; and
- (b) sets out adequate systems to address or respond to security threats, security breaches and security incidents.

(2) Le ministre approuve le plan de sûreté à l'égard de l'installation pour traversiers intérieurs et délivre la lettre d'approbation du plan de sûreté à l'égard de celle-ci à son exploitant s'il conclut que le plan de sûreté présenté par l'exploitant, à la fois :

- a) est conforme aux exigences des articles 65, 66 et 68;
- b) prévoit des systèmes suffisants pour faire face ou répondre aux menaces contre la sûreté, aux infractions à la sûreté et aux incidents de sûreté.

Installation pour traversiers intérieurs

Period of validity (3) A security plan approved by the Minister is valid for a period fixed by the Minister, which shall not exceed five years after the date on which it is approved. In fixing the period, the Minister shall consider the following:

(3) Le plan de sûreté approuvé par le ministre est valide pour la période qu'il fixe, celle-ci n'excédant pas cinq ans après la date de son approbation. Le ministre détermine la période en tenant compte des éléments suivants :

Période de validité

- (a) in the case of a domestic ferry,
 - (i) its operations and the industry in which it operates,
 - (ii) its ports of call and usual routes,
 - (iii) the operator's security record, and
 - (iv) the complexity of its security plan and the details of its procedures; and
- (b) in the case of a domestic ferry facility,
 - (i) its operations and the industry in which it operates,
 - (ii) the operator's security record, and
 - (iii) the complexity of its security plan and the details of its procedures.

- a) dans le cas d'un traversier intérieur :
 - (i) ses opérations et l'industrie dans laquelle il est exploité,
 - (ii) ses ports d'escale et ses trajets normaux,
 - (iii) le dossier en matière de sûreté de son exploitant,
 - (iv) la complexité de son plan de sûreté et les détails de sa procédure;
- b) dans le cas d'une installation pour traversiers intérieurs :
 - (i) ses opérations et l'industrie dans laquelle elle est exploitée,
 - (ii) le dossier en matière de sûreté de son exploitant,
 - (iii) la complexité de son plan de sûreté et les détails de sa procédure.

Issuance of Security Certificate and Statement of Compliance

Délivrance du certificat de sûreté et de la déclaration de conformité

Successful inspection **17.** (1) If the Minister is satisfied, on the basis of an inspection conducted under section 23 of the Act, that the procedures set out in the approved security plan in respect of a domestic ferry or a domestic ferry facility are implemented, the Minister shall issue to the operator of the ferry or the ferry facility, in English or French,

17. (1) S'il conclut, à la suite d'une visite effectuée en application de l'article 23 de la Loi, que la procédure prévue dans le plan de sûreté approuvé à l'égard d'un traversier intérieur ou d'une installation pour traversiers intérieurs est mise en œuvre, le ministre délivre, en français ou en anglais, à son exploitant :

Visite concluante

- (a) in the case of a domestic ferry, a Security Certificate; or
- (b) in the case of a domestic ferry facility, a Statement of Compliance.

- a) dans le cas d'un traversier intérieur, un certificat de sûreté;
- b) dans le cas d'une installation pour traversiers intérieurs, une déclaration de conformité.

Validity period (2) A Security Certificate or a Statement of Compliance issued under subsection (1) is valid while the approved security plan in respect of the domestic ferry or the domestic ferry facility is valid.

(2) Le certificat de sûreté ou la déclaration de conformité délivrés en vertu du paragraphe (1) demeurent valides tant que le plan de sûreté approuvé à l'égard du traversier intérieur ou de l'installation pour traversiers intérieurs le demeure.

Période de validité

REQUIREMENTS FOR DOMESTIC FERRIES

EXIGENCES RELATIVES AUX
TRAVERSISRS INTÉRIEURSDocuments
on board**18.** (1) The operator of a domestic ferry shall ensure that the ferry carries on board

- (a) a Security Plan Letter of Approval in respect of the ferry;
- (b) a Security Certificate in respect of the ferry, if one has been issued; and
- (c) an approved security plan in respect of the ferry.

Compliance
with the
*Marine
Transportation
Security
Regulations*

(2) In the case of a domestic ferry to which subsection 10(2) applies, the operator of the ferry shall ensure that the ferry carries on board

- (a) a certificate referred to in that subsection that was issued in respect of the ferry; and
- (b) a vessel security plan referred to in paragraph 204(1)(b) of the *Marine Transportation Security Regulations* that was approved in respect of the ferry.

[19 to 34 reserved]

18. (1) L'exploitant d'un traversier intérieur veille à ce que celui-ci ait à bord :

- a) la lettre d'approbation du plan de sûreté à l'égard du traversier;
- b) le certificat de sûreté à l'égard du traversier, le cas échéant;
- c) le plan de sûreté approuvé à l'égard du traversier.

Documents
à bord

(2) Dans le cas d'un traversier intérieur visé par le paragraphe 10(2), son exploitant du traversier veille à ce que celui-ci ait à bord :

- a) un certificat visé à ce paragraphe qui a été délivré à l'égard du traversier;
- b) un plan de sûreté du bâtiment qui est visé à l'alinéa 204(1)b) du *Règlement sur la sûreté du transport maritime* et qui a été approuvé à l'égard de ce traversier.

Conformité au
*Règlement sur
la sûreté du
transport
maritime*

[19 à 34 réservés]

PART 3

PARTIE 3

OPERATORS

EXPLOITANTS

RESPONSIBILITIES

RESPONSABILITÉS

Obligations —
Domestic ferry**35.** (1) The operator of a domestic ferry shall

- (a) establish an administrative and organizational structure for the security of the ferry;
- (b) provide each of its employees having responsibilities under these Regulations with the technical assistance and the training necessary to fulfil those responsibilities;
- (c) designate a ferry security officer in writing by name or by position, other than the position for which the designation is being made;
- (d) provide the ferry security officer with information regarding security threats and with other information relevant to security;
- (e) ensure that the security assessment in respect of the ferry is carried out and submitted to the Minister for approval;
- (f) ensure that the security plan in respect of the ferry is developed and submitted to the Minister for approval;
- (g) ensure that the approved security plan in respect of the ferry is implemented and maintained, and that any amendments to the plan are submitted to the Minister for approval;
- (h) if the ferry is interfacing with a domestic ferry facility, ensure coordination of the approved security plan in respect of the ferry with the approved security plan in respect of the ferry facility;
- (i) ensure that the security activities of the ferry are audited;
- (j) amend as soon as practicable the approved security plan in respect of the ferry to correct any deficiency identified as a result of an audit or in the course of operations;

35. (1) Il incombe à l'exploitant d'un traversier intérieur :

- a) d'établir la structure administrative et organisationnelle visant la sûreté du traversier;
- b) de fournir à chacun de ses employés ayant des responsabilités sous le régime du présent règlement l'aide technique et la formation nécessaires pour s'en acquitter;
- c) de désigner par écrit un agent de sûreté du traversier, nommément ou par désignation d'un poste autre que celui pour lequel il est désigné;
- d) de fournir à l'agent de sûreté du traversier des renseignements concernant les menaces contre la sûreté et d'autres renseignements liés à la sûreté;
- e) de veiller à ce que l'évaluation de la sûreté à l'égard du traversier soit effectuée et présentée au ministre pour approbation;
- f) de veiller à ce que le plan de sûreté à l'égard du traversier soit élaboré et présenté au ministre pour approbation;
- g) de veiller à ce que le plan de sûreté approuvé à l'égard du traversier soit mis en œuvre et maintenu, et que toute modification du plan soit présentée au ministre pour approbation;
- h) lorsque le traversier a une interface avec une installation pour traversiers intérieurs, de veiller à ce que le plan de sûreté approuvé à l'égard du traversier soit coordonné avec le plan de sûreté approuvé à l'égard de l'installation;
- i) de veiller à ce que la vérification des activités de sûreté du traversier soit effectuée;
- j) de modifier dès que possible le plan de sûreté approuvé à l'égard du traversier pour corriger toute lacune relevée par suite de la vérification ou lors de l'exploitation;

Obligations —
Traversier
intérieur

- (k) ensure that corrective action is implemented as soon as practicable to correct any deficiency referred to in paragraph (j) until the approved security plan in respect of the ferry is amended;
- (l) ensure security awareness and vigilance by all personnel on the ferry;
- (m) ensure that the security orientation referred to in section 55 is provided;
- (n) ensure that there is effective communication and cooperation during each interface;
- (o) ensure that there is consistency between the security requirements and the safety requirements;
- (p) clearly mark restricted areas on the ferry with signs;
- (q) ensure that the ferry has communication systems, including a backup system, and communication procedures that allow effective communication between the ferry and
 - (i) other vessels, marine facilities, and port administrations,
 - (ii) the Minister, and
 - (iii) local law enforcement agencies; and
- (r) immediately notify the Minister if the operator ceases to operate a ferry on a route set out in Schedule 1.

Obligations —
Domestic ferry
facility

- (2) The operator of a domestic ferry facility shall
- (a) establish an administrative and organizational structure for the security of the ferry facility;
 - (b) provide each of its employees having responsibilities under these Regulations with the technical assistance and the training necessary to fulfil their responsibilities;
 - (c) designate a ferry facility security officer in writing by name or by position, other than the position for which the designation is being made;
 - (d) provide the ferry facility security officer with information regarding security threats and with other information relevant to security;
 - (e) ensure that the security assessment in respect of the ferry facility is carried out and submitted to the Minister for approval;
 - (f) ensure that the security plan in respect of the ferry facility is developed and submitted to the Minister for approval;
 - (g) ensure that the approved security plan in respect of the ferry facility is implemented and maintained, and that any amendments to the plan are submitted to the Minister for approval;
 - (h) coordinate with the master of a domestic ferry, and with the port security officer if the ferry facility is in a port, crew changes as well as access to the ferry through the ferry facility by visitors and passengers, including representatives of seafarers' welfare and labour organizations;
 - (i) ensure that the security activities of the ferry facility are audited;
 - (j) amend as soon as practicable the approved security plan in respect of the ferry facility to correct any deficiency identified as a result of an audit or in the course of operations;

- k) de veiller à ce que des mesures correctives soient mises en œuvre dès que possible pour corriger toute lacune visée à l'alinéa j) jusqu'à ce que soit modifié le plan de sûreté approuvé à l'égard du traversier;
- l) de veiller à la sensibilisation à la sûreté et à la vigilance du personnel sur le traversier;
- m) de veiller à ce que soit donnée l'orientation en matière de sûreté visée à l'article 55;
- n) de veiller à ce que la communication et la collaboration soient efficaces lors de chaque interface;
- o) de veiller à ce que les exigences en matière de sûreté et celles en matière de sécurité concordent;
- p) d'indiquer clairement, par des panneaux, les zones réglementées sur le traversier;
- q) de veiller à ce que le traversier dispose de systèmes de communication, y compris d'un système auxiliaire, et d'une procédure de communication qui permettent une communication efficace entre le traversier et :
 - (i) les autres bâtiments, les installations maritimes et les organismes portuaires,
 - (ii) le ministre,
 - (iii) les organismes locaux chargés de l'application de la loi;
- r) d'aviser immédiatement le ministre lorsque l'exploitant cesse d'exploiter un traversier sur un trajet qui figure à l'annexe 1.

(2) Il incombe à l'exploitant d'une installation pour traversiers intérieurs :

- a) d'établir la structure administrative et organisationnelle visant la sûreté de l'installation;
- b) de fournir à chacun de ses employés ayant des responsabilités sous le régime du présent règlement l'aide technique et la formation nécessaires pour s'en acquitter;
- c) de désigner par écrit un agent de sûreté de l'installation pour traversiers, nommément ou par désignation d'un poste autre que celui pour lequel il est désigné;
- d) de fournir à l'agent de sûreté de l'installation pour traversiers des renseignements concernant les menaces contre la sûreté et d'autres renseignements liés à la sûreté;
- e) de veiller à ce que l'évaluation de la sûreté à l'égard de l'installation soit effectuée et présentée au ministre pour approbation;
- f) de veiller à ce que le plan de sûreté à l'égard de l'installation soit élaboré et présenté au ministre pour approbation;
- g) de veiller à ce que le plan de sûreté approuvé à l'égard de l'installation soit mis en œuvre et maintenu, et que toute modification du plan soit présentée au ministre pour approbation;
- h) de coordonner, avec le capitaine d'un traversier intérieur et, dans le cas où l'installation est située dans un port, l'agent de sûreté du port, la rotation des équipages et l'accès au traversier par des visiteurs et des passagers qui passent par l'installation, y compris des représentants des services sociaux et des syndicats des gens de mer;

Obligations —
Installation
pour traversiers
intérieurs

(k) ensure that corrective action is implemented as soon as practicable to correct any deficiency referred to in paragraph (j) until the approved security plan in respect of the ferry facility is amended;

(l) ensure security awareness and vigilance by all personnel at the ferry facility;

(m) ensure that the security orientation referred to in section 55 is provided;

(n) ensure that there is effective communication and cooperation during each interface;

(o) ensure that there is consistency between the security requirements and the safety requirements;

(p) clearly mark restricted areas in the ferry facility with signs;

(q) ensure that the ferry facility has communication systems, including a backup system, and communication procedures that allow effective communication between the ferry facility and

(i) vessels, other marine facilities, and port administrations,

(ii) the Minister, and

(iii) local law enforcement agencies;

(r) immediately notify the Minister if the operator ceases to operate a ferry facility set out in Schedule 2; and

(s) ensure that the ferry facility security officer develops a security plan in respect of the ferry facility in consultation with

(i) local law enforcement agencies,

(ii) emergency response providers,

(iii) employers and labour at the ferry facility, and

(iv) the port security officer, if the ferry facility is in a port.

i) de veiller à ce que la vérification des activités de sûreté de l'installation soit effectuée;

j) de modifier dès que possible le plan de sûreté approuvé à l'égard de l'installation pour corriger toute lacune relevée par suite de la vérification ou lors de l'exploitation;

k) de veiller à ce que des mesures correctives soient mises en œuvre dès que possible pour corriger toute lacune visée à l'alinéa j) jusqu'à ce que soit modifié le plan de sûreté approuvé à l'égard de l'installation;

l) de veiller à la sensibilisation à la sûreté et à la vigilance du personnel à l'installation;

m) de veiller à ce que soit donnée l'orientation en matière de sûreté visée à l'article 55;

n) de veiller à ce que la communication et la collaboration soient efficaces lors de chaque interface;

o) de veiller à ce que les exigences en matière de sûreté et celles en matière de sécurité concordent;

p) d'indiquer clairement, par des panneaux, les zones réglementées à l'installation;

q) de veiller à ce que l'installation dispose de systèmes de communication, y compris d'un système auxiliaire, et d'une procédure de communication qui permettent une communication efficace entre l'installation et :

(i) les bâtiments, les autres installations maritimes et les organismes portuaires,

(ii) le ministre,

(iii) les organismes locaux chargés de l'application de la loi;

r) d'aviser immédiatement le ministre lorsqu'il cesse d'exploiter une installation qui figure à l'annexe 2;

s) de veiller à ce que l'agent de sûreté de l'installation élabore le plan de sûreté à l'égard de l'installation en consultation avec :

(i) les organismes locaux chargés de l'application de la loi,

(ii) les fournisseurs de services d'intervention d'urgence,

(iii) les employeurs et les travailleurs à l'installation,

(iv) l'agent de sûreté du port, dans le cas où l'installation est située dans un port.

Combined designation

(3) If the operator of a domestic ferry also operates the domestic ferry facilities with which the ferry interfaces, the operator may designate a security officer to act for both the ferry and the ferry facilities if the officer is able to fulfil their responsibilities for each ferry and each ferry facility.

(3) L'exploitant d'un traversier intérieur qui exploite aussi des installations pour traversiers intérieurs avec lesquelles ce traversier a des interfaces peut désigner un agent de sûreté agissant à la fois pour le traversier et les installations si l'agent est en mesure de s'acquitter de ses responsabilités envers chaque traversier et chaque installation.

Même personne désignée

Other responsibilities

(4) A person designated as security officer under paragraphs (1)(c) or (2)(c) may accept other responsibilities or appointments within the operator's organization provided that the person is able to fulfil their responsibilities as security officer.

(4) L'agent de sûreté désigné en application des alinéas (1)c) ou (2)c) peut accepter d'autres responsabilités ou nominations dans l'organisation de l'exploitant pourvu qu'il soit en mesure de s'acquitter de ses responsabilités d'agent de sûreté.

Autres responsabilités

Ferry security officer

36. The operator of a domestic ferry shall ensure that a ferry security officer is on board each domestic ferry that it operates.

36. L'exploitant d'un traversier intérieur veille à ce qu'un agent de sûreté du traversier se trouve à bord de chaque traversier intérieur qu'il exploite.

Agent de sûreté du traversier

RESTRICTED AREA PASSES OR KEYS

LAISSEZ-PASSER OU CLÉS DE ZONE RÉGLEMENTÉE

General

Généralités

Responsibility of operator **37.** (1) An operator shall issue a restricted area pass or key for controlling access to restricted areas established by the operator.

Responsabilité de l'exploitant **37.** (1) Un exploitant délivre des laissez-passer ou des clés de zone réglementée pour restreindre l'accès aux zones réglementées qu'il a établies.

Conditions for issuance (2) An operator may issue a restricted area pass or key only to a person
(a) who requires access to a restricted area in the performance of their duties; and
(b) who is known to the operator or whose identity has been confirmed by valid government-issued photo identification.

Condition de délivrance (2) Il ne peut délivrer un laissez-passer ou une clé de zone réglementée qu'à une personne qui satisfait aux exigences suivantes :
a) elle a besoin d'accéder à une zone réglementée dans l'exercice de ses fonctions;
b) elle est connue de l'exploitant ou son identité a été confirmée par une pièce d'identité avec photo valide délivrée par un gouvernement.

Content of Restricted Area Pass

Contenu d'un laissez-passer de zone réglementée

Required information **38.** A restricted area pass shall
(a) show the name, height and eye colour of the person to whom the pass has been issued, a clear photograph of the person's head and shoulders, and an expiry date that does not exceed five years after the date of issue; or
(b) be supported by documentation that contains an expiry date or other information to indicate the period during which access is required, and sufficient information to allow the identification of the pass holder.

Renseignements obligatoires **38.** Le laissez-passer de zone réglementée est conforme à l'une ou l'autre des conditions suivantes :
a) il comporte le nom, la taille et la couleur des yeux de la personne à qui le laissez-passer est délivré, une photo nette de la tête et des épaules de la personne, et une date d'expiration qui ne dépasse pas cinq ans après la date de délivrance;
b) il est appuyé par des documents qui contiennent une date d'expiration ou d'autres renseignements indiquant la période pour laquelle l'accès est exigé et suffisamment de renseignements pour permettre d'identifier son titulaire.

Use of Restricted Area Pass

Utilisation d'un laissez-passer de zone réglementée

Pass to be displayed **39.** (1) The holder of a restricted area pass shall, when entering or remaining in a restricted area, display the pass on their outer clothing and above their waist with their photo visible at all times.

Port de laissez-passer obligatoire **39.** (1) Le titulaire d'un laissez-passer de zone réglementée est tenu de le porter sur son vêtement extérieur et au-dessus de la taille de manière que sa photo soit visible en tout temps lorsqu'il entre dans une zone réglementée ou y demeure.

No personal use (2) The holder of a restricted area pass or key shall not use the restricted area pass or key except in the performance of their duties.

Utilisation personnelle interdite (2) Il est interdit au titulaire d'un laissez-passer ou d'une clé de zone réglementée de les utiliser s'il n'agit pas dans l'exercice de ses fonctions.

Restricted Area Pass Restrictions

Restrictions relatives au laissez-passer de zone réglementée

Restrictions **40.** No person shall
(a) provide false information for the purpose of obtaining a restricted area pass or key;
(b) loan or give a restricted area pass or key to a person other than the individual to whom it was issued;
(c) have or use a restricted area pass or key that was issued to another person;
(d) alter or otherwise modify a restricted area pass or key;
(e) use a counterfeit restricted area pass or key; or
(f) reproduce a restricted area pass or key unless authorized to do so by the operator who issued the pass or key.

Restrictions **40.** Il est interdit :
a) de fournir de faux renseignements dans le but d'obtenir un laissez-passer ou une clé de zone réglementée;
b) de prêter ou de donner à une personne un laissez-passer ou une clé de zone réglementée qui ont été délivrés à une autre personne;
c) d'avoir ou d'utiliser un laissez-passer ou une clé de zone réglementée qui ont été délivrés à une autre personne;
d) d'altérer ou de modifier de quelque autre façon un laissez-passer ou une clé de zone réglementée;
e) d'utiliser un laissez-passer ou une clé de zone réglementée qui ont été contrefaits;
f) de reproduire un laissez-passer ou une clé de zone réglementée à moins d'avoir reçu l'autorisation de l'exploitant qui les a délivrés.

Loss or Theft of Restricted Area Pass or Key

- Report of theft or loss **41.** (1) The holder of a restricted area pass or key that is lost or stolen shall immediately report its loss or theft to the operator who issued the pass or key.
- Blocking of lost or stolen key (2) The operator shall immediately prevent the use of a restricted area pass or key upon being notified of its loss or theft.

Perte ou vol d'un laissez-passer ou d'une clé de zone réglementée

- 41.** (1) Tout titulaire d'un laissez-passer ou d'une clé de zone réglementée qui les perd ou se les fait voler en avise immédiatement l'exploitant qui les a délivrés.
- (2) L'exploitant empêche immédiatement l'utilisation du laissez-passer ou de la clé de zone réglementée dès qu'il a été avisé de la perte ou du vol.
- Avis de la perte ou du vol
- Rendre inutilisable en cas de perte ou de vol

Return of Restricted Area Pass or Key

- Return when no longer necessary **42.** The holder of a restricted area pass or key shall return it immediately to the operator who issued it when
- (a) the holder ceases to work on the domestic ferry or in the domestic ferry facility; or
- (b) the operator determines that the holder otherwise ceases to require the restricted area pass or key.

Remise d'un laissez-passer ou d'une clé de zone réglementée

- 42.** Le titulaire d'un laissez-passer ou d'une clé de zone réglementée les rend immédiatement à l'exploitant qui les a délivrés au moment où :
- a) il cesse de travailler sur le traversier intérieur ou à l'installation pour traversiers intérieurs;
- b) l'exploitant conclut que le titulaire n'a plus besoin pour toute autre raison du laissez-passer ou de la clé de zone réglementée.
- Remise — laissez-passer ou clé

Administration of Restricted Area Passes and Keys

- Record-keeping **43.** (1) An operator shall keep a record of
- (a) the number of restricted area passes and keys issued and, for each pass and key, the name of the holder, the number of the pass or key, the date of issue, the period of validity of the pass, and, if applicable, the date of return; and
- (b) lost or stolen passes or keys.

Administration des laissez-passer et des clés de zone réglementée

- 43.** (1) L'exploitant tient un dossier dans lequel figurent les renseignements suivants :
- a) le nombre de laissez-passer et de clés de zone réglementée délivrés et, pour chaque laissez-passer et chaque clé, le nom du titulaire, le numéro du laissez-passer ou de la clé, la date de délivrance, la période de validité du laissez-passer et, le cas échéant, la date de remise;
- b) les laissez-passer ou les clés perdus ou volés.
- Tenue d'un dossier

- Safekeeping and communication of records (2) An operator shall ensure that the record referred to in subsection (1) is
- (a) kept for at least two years after the date of expiry or return of the restricted area passes or keys; and
- (b) made available to the Minister on request.

- (2) L'exploitant veille à ce que le dossier visé au paragraphe (1) soit :
- a) conservé pendant au moins deux ans après la date d'expiration ou de remise des laissez-passer ou des clés;
- b) mis à la disposition du ministre sur demande de celui-ci.
- Conservation et communication des dossiers

- Port administration (3) If a domestic ferry facility is located in a port, the port administration may issue restricted area passes and keys on behalf of the operator of the ferry facility. In this case, the operator shall cooperate with the port administration and shall provide it with the information required.

- (3) Dans le cas où l'installation pour traversiers intérieurs est située dans un port, l'organisme portuaire peut délivrer des laissez-passer ou des clés au nom de l'exploitant de l'installation; dans ce cas, il collabore avec l'organisme portuaire et lui fournit les renseignements exigés.
- Organisme portuaire

REPLACEMENT OF FERRIES

- Notification of replacement **44.** If the operator of a domestic ferry decides to replace it with another ferry, the operator shall ensure that the following are notified of the replacement:
- (a) the ferry security officers of both the replacement ferry and the replaced ferry;
- (b) the ferry facility security officer of each domestic ferry facility with which the replacement ferry will interface on that route; and
- (c) the Minister.
- [45 to 49 reserved]

REPLACEMENT D'UN TRAVERSIER

- 44.** Si l'exploitant d'un traversier intérieur décide de le remplacer par un autre traversier, il veille à ce que les personnes suivantes soient avisées :
- a) les agents de sûreté du traversier de remplacement et de l'ancien traversier;
- b) les agents de sûreté de chaque installation pour traversiers intérieurs avec laquelle le traversier de remplacement aura une interface sur ce trajet;
- c) le ministre.
- [45 à 49 réservés]
- Avis lors du remplacement

PART 4

PARTIE 4

PERSONNEL

PERSONNEL

MASTER OF A DOMESTIC FERRY

CAPITAINE D'UN TRAVERSIER INTÉRIEUR

Judgment of master prevails

50. (1) Nothing in these Regulations permits any person to constrain the master of a domestic ferry from making or executing any decision that, in the professional judgment of the master, is necessary to maintain the safety and security of the ferry, including decisions

50. (1) Le présent règlement n'a pas pour effet d'autoriser quiconque à empêcher le capitaine d'un traversier intérieur de prendre ou d'exécuter toute décision qui, selon son avis professionnel, est nécessaire pour maintenir la sécurité et la sûreté du traversier, notamment les décisions suivantes :

Avis du capitaine prévaut

(a) to deny access to persons other than the following and, where applicable, their goods:

a) refuser l'accès à des personnes, sauf aux personnes ci-après et, le cas échéant, à leurs biens :

- (i) the operator of the ferry,
- (ii) the operator of the domestic ferry facility with which the ferry interfaces,
- (iii) persons authorized by the Government of Canada to board the ferry,
- (iv) local law enforcement personnel in the exercise of their functions, and
- (v) emergency response personnel;

- (i) l'exploitant du traversier,
- (ii) l'exploitant de l'installation pour traversiers intérieurs avec laquelle le traversier a une interface,
- (iii) les personnes autorisées par le gouvernement du Canada à monter à bord du traversier,
- (iv) les membres des organismes locaux chargés de l'application de la loi dans l'exercice de leurs fonctions,
- (v) le personnel d'intervention d'urgence;

(b) to refuse to load cargo, including containers or other closed cargo transport units; and

b) refuser de charger des cargaisons, y compris des conteneurs ou d'autres unités fermées de transport de cargaison;

(c) to coordinate with the operator of a domestic ferry facility, and with the port security officer if the ferry facility is in a port, crew changes as well as access to the ferry through the ferry facility by visitors and passengers, including representatives of seafarers' welfare and labour organizations.

c) coordonner, avec l'exploitant d'une installation pour traversiers intérieurs et, dans le cas où l'installation est située dans un port, l'agent de sûreté du port, la rotation des équipages et l'accès au traversier par des visiteurs et des passagers qui passent par l'installation, y compris des représentants des services sociaux et des syndicats des gens de mer.

Precedence of safety requirements

(2) If a conflict between any safety and security requirements applicable to a domestic ferry arises during its operations, the master of the ferry shall give precedence to requirements intended to maintain the safety of the ferry and shall, in such a case, use any temporary procedures that the master determines appropriate under the circumstances and that satisfy, to the highest possible degree, the security requirements of the MARSEC level in effect.

(2) En cas d'incompatibilité entre des exigences en matière de sécurité et des exigences en matière de sûreté qui sont applicables à un traversier intérieur pendant son exploitation, son capitaine accorde la priorité aux exigences visant le maintien de la sécurité du traversier et, dans ce cas, utilise la procédure temporaire qu'il juge appropriée dans les circonstances et qui, dans toute la mesure du possible, est conforme aux exigences de sûreté du niveau MARSEC en vigueur.

Priorité des exigences en matière de sécurité

Temporary procedures

(3) If the master of a domestic ferry uses temporary procedures, the master shall inform the Minister as soon as practicable.

(3) S'il utilise une procédure temporaire, le capitaine d'un traversier intérieur en informe le ministre dès que possible.

Procédure temporaire

Master to provide support

(4) The master of a domestic ferry shall provide the ferry security officer with the support necessary to carry out their duties on board the ferry.

(4) Le capitaine d'un traversier intérieur fournit à l'agent de sûreté du traversier le soutien nécessaire dans l'exécution de ses fonctions à bord du traversier.

Soutien nécessaire fourni par le capitaine

FERRY SECURITY OFFICER AND FERRY FACILITY SECURITY OFFICER

AGENT DE SÛRETÉ D'UN TRAVERSIER ET AGENT DE SÛRETÉ D'UNE INSTALLATION POUR TRAVERSISERS

General

Généralités

Delegation of tasks

51. (1) A ferry security officer and a ferry facility security officer may delegate tasks required by these Regulations, but they remain responsible for the performance of those tasks.

51. (1) L'agent de sûreté d'un traversier et l'agent de sûreté d'une installation pour traversiers peuvent déléguer les tâches exigées par le présent règlement, mais ils demeurent responsables de leur exécution.

Délégation de tâches

Ferry security officer	(2) The ferry security officer of a domestic ferry must be the master of the ferry or a member of its crew.	(2) L'agent de sûreté d'un traversier intérieur doit être le capitaine de celui-ci ou un membre de son équipage.	Agent de sûreté du traversier
More than one ferry facility	(3) A ferry facility security officer may act in that capacity for more than one domestic ferry facility if they are able to fulfil their responsibilities for each ferry facility.	(3) L'agent de sûreté d'une installation pour traversiers peut agir à ce titre pour plus d'une installation pour traversiers intérieurs s'il est en mesure de s'acquitter de ses responsabilités pour chacune d'elles.	Plusieurs installations pour traversiers

Qualifications

Ferry security officer	<p>52. (1) A ferry security officer shall have, by training or job experience, knowledge and competence relevant to the ferry industry, including in the following areas:</p> <p>(a) the administrative and organizational structure for the security of the domestic ferry and of the ferry facilities with which the ferry interfaces;</p> <p>(b) the operations and operating conditions of ferries, ferry facilities and, if applicable, port administrations;</p> <p>(c) the relevant security procedures of ferries, ferry facilities and, if applicable, port administrations, including the meaning and the requirements of the different MARSEC levels;</p> <p>(d) emergency preparedness and response, and contingency planning;</p> <p>(e) security equipment and systems, and their operational limitations;</p> <p>(f) methods of conducting audits and inspections;</p> <p>(g) techniques for controlling and monitoring access;</p> <p>(h) methods of conducting ferry security assessments;</p> <p>(i) methods of conducting physical searches and non-intrusive inspections;</p> <p>(j) the conduct and assessment of security drills and exercises for ferries and ferry facilities;</p> <p>(k) techniques for security training and education;</p> <p>(l) relevant Acts and regulations, and relevant security measures, rules and procedures;</p> <p>(m) the responsibilities and functions of local law enforcement agencies;</p> <p>(n) methods of handling security-sensitive information and security-related communications;</p> <p>(o) current security threats and patterns;</p> <p>(p) the recognition and detection of weapons, explosives, incendiaries, and other dangerous substances and devices;</p> <p>(q) the recognition of the characteristics and behavioural patterns of persons who are likely to threaten security;</p> <p>(r) techniques that might be used to violate security procedures or to circumvent security procedures, equipment or systems;</p> <p>(s) the layout of the ferry;</p> <p>(t) the approved security plan in respect of the ferry and the plan's requirements;</p> <p>(u) crowd management and control techniques; and</p>
------------------------	---

Compétences

Ferry security officer	<p>52. (1) L'agent de sûreté d'un traversier possède, par formation ou expérience de travail, les connaissances et la compétence qui sont afférentes à l'industrie des traversiers, notamment dans les domaines suivants :</p> <p>a) la structure administrative et organisationnelle visant la sûreté du traversier intérieur et des installations pour traversiers avec lesquelles il a des interfaces;</p> <p>b) l'exploitation et les conditions d'exploitation des traversiers, des installations pour traversiers et, le cas échéant, des organismes portuaires;</p> <p>c) la procédure de sûreté pertinente visant les traversiers, les installations pour traversiers et, le cas échéant, les organismes portuaires, y compris la signification et les exigences des différents niveaux MARSEC;</p> <p>d) la préparation, l'intervention et la planification d'urgence;</p> <p>e) le matériel et les systèmes de sûreté, et leurs limites d'utilisation;</p> <p>f) les méthodes pour effectuer les vérifications et les visites;</p> <p>g) les techniques de contrôle et de surveillance de l'accès;</p> <p>h) les méthodes pour évaluer la sûreté des traversiers;</p> <p>i) les méthodes pour effectuer les fouilles manuelles et les inspections non intrusives;</p> <p>j) la tenue et l'évaluation des exercices et des entraînements de sûreté visant les traversiers et les installations pour traversiers;</p> <p>k) les techniques d'enseignement et de formation en matière de sûreté;</p> <p>l) les lois, les règlements et les mesures, les règles et la procédure de sûreté applicables;</p> <p>m) les responsabilités et les fonctions des organismes locaux chargés de l'application de la loi;</p> <p>n) les méthodes de traitement des renseignements délicats sur le plan de la sûreté et des communications liées à la sûreté;</p> <p>o) les menaces contre la sûreté actuelles et leurs différentes formes;</p> <p>p) l'identification et la détection d'armes, d'explosifs et d'engins incendiaires, ainsi que d'autres substances et engins dangereux;</p> <p>q) l'identification des caractéristiques et du comportement des personnes qui risquent de menacer la sûreté;</p> <p>r) les techniques qui pourraient être utilisées pour contrevenir à la procédure de sûreté ou pour contourner la procédure, le matériel ou les systèmes de sûreté;</p>	Agent de sûreté du traversier
------------------------	---	-------------------------------

(v) the relevant procedures for the operation, testing, calibration and maintenance of security equipment and systems.

Ferry facility security officer

(2) A ferry facility security officer shall have, by training or job experience, knowledge and competence relevant to the ferry industry, including in the following areas:

- (a) the administrative and organizational structure for the security of the domestic ferry facility and of the domestic ferries with which the ferry facility interfaces;
- (b) the operations and operating conditions of ferry facilities, ferries and, if applicable, port administrations;
- (c) the relevant security procedures of ferry facilities, ferries and, if applicable, port administrations, including the meaning and the requirements of the different MARSEC levels;
- (d) emergency preparedness and response, and contingency planning;
- (e) security equipment and systems, and their operational limitations;
- (f) methods of conducting audits and inspections;
- (g) techniques for controlling and monitoring access;
- (h) methods of conducting ferry facility security assessments;
- (i) methods of conducting physical searches and non-intrusive inspections;
- (j) the conduct and assessment of security drills and exercises for ferry facilities and ferries;
- (k) techniques for security training and education;
- (l) relevant Acts and regulations, and relevant security measures, rules and procedures;
- (m) the responsibilities and functions of local law enforcement agencies;
- (n) methods of handling security-sensitive information and security-related communications;
- (o) current security threats and patterns;
- (p) the recognition and detection of weapons, explosives, incendiaries, and other dangerous substances and devices;
- (q) the recognition of the characteristics and behavioural patterns of persons who are likely to threaten security;
- (r) techniques that might be used to violate security procedures or to circumvent security procedures, equipment or systems;
- (s) the layout of the ferry facility;
- (t) the approved security plan in respect of the ferry facility and the plan's requirements;
- (u) crowd management and control techniques; and
- (v) the relevant procedures for the operation, testing, calibration and maintenance of security equipment and systems.

s) l'agencement du traversier;

t) le plan de sûreté approuvé à l'égard du traversier et ses exigences;

u) les techniques de maîtrise des foules;

v) la procédure pertinente visant le fonctionnement, la mise à l'essai, l'étalonnage et l'entretien du matériel et des systèmes de sûreté.

(2) L'agent de sûreté de l'installation pour traversiers possède, par formation ou expérience de travail, les connaissances et la compétence qui sont afférentes à l'industrie des traversiers, notamment dans les domaines suivants :

- a) la structure administrative et organisationnelle visant la sûreté de l'installation pour traversiers intérieurs et des traversiers intérieurs avec lesquels elle a des interfaces;
- b) l'exploitation et les conditions d'exploitation des installations pour traversiers, des traversiers et, le cas échéant, des organismes portuaires;
- c) la procédure de sûreté pertinente visant les installations pour traversiers, les traversiers et, le cas échéant, les organismes portuaires, y compris la signification et les exigences des différents niveaux MARSEC;
- d) la préparation, l'intervention et la planification d'urgence;
- e) le matériel et les systèmes de sûreté, et leurs limites d'utilisation;
- f) les méthodes pour effectuer les vérifications et les visites;
- g) les techniques de contrôle et de surveillance de l'accès;
- h) les méthodes pour évaluer la sûreté des installations pour traversiers;
- i) les méthodes pour effectuer les fouilles manuelles et les inspections non intrusives;
- j) la tenue et l'évaluation des exercices et des entraînements de sûreté visant les installations pour traversiers et les traversiers;
- k) les techniques d'enseignement et de formation en matière de sûreté;
- l) les lois, les règlements et les mesures, les règles et la procédure de sûreté applicables;
- m) les responsabilités et les fonctions des organismes locaux chargés de l'application de la loi;
- n) les méthodes de traitement des renseignements délicats sur le plan de la sûreté et des communications liées à la sûreté;
- o) les menaces contre la sûreté actuelles et leurs différentes formes;
- p) l'identification et la détection d'armes, d'explosifs et d'engins incendiaires, ainsi que d'autres substances et engins dangereux;
- q) l'identification des caractéristiques et du comportement des personnes qui risquent de menacer la sûreté;
- r) les techniques qui pourraient être utilisées pour contrevenir à la procédure de sûreté ou pour contourner la procédure, le matériel ou les systèmes de sûreté;
- s) l'agencement de l'installation;

Agent de sûreté de l'installation pour traversiers

Responsibilities

Ferry security officer

- 53.** (1) A ferry security officer shall
- (a) provide the required information to the persons conducting the security assessment in respect of the domestic ferry;
 - (b) implement the approved security plan in respect of the ferry, as amended from time to time, in coordination with its operator, the ferry facility security officer and, if applicable, the port security officer;
 - (c) conduct inspections of the ferry to ensure compliance with the requirements of these Regulations;
 - (d) as soon as practicable after a deficiency in the approved security plan in respect of the ferry is identified, report it to its operator and implement the action necessary to correct the deficiency until the plan is amended;
 - (e) ensure security awareness and vigilance by all personnel on the ferry, including awareness of changes in the MARSEC level and of other circumstances that might affect work conditions;
 - (f) ensure that appropriate security training or orientation is provided to the ferry's personnel in accordance with these Regulations;
 - (g) report security threats and security incidents to the master, to its operator, to local law enforcement agencies and to the Minister as soon as possible after they occur;
 - (h) report security breaches to the Minister and, if applicable, to the port administration as soon as possible after they occur;
 - (i) ensure that there is effective communication and cooperation between the ferry and the ferry facilities with which it interfaces;
 - (j) ensure that security equipment is operated, tested, calibrated and maintained;
 - (k) keep readily accessible a copy of the approved security assessment and the approved security plan in respect of the ferry; and
 - (l) conduct security drills and exercises.

Ferry facility security officer

- (2) A ferry facility security officer shall
- (a) provide the required information to the persons conducting the security assessment in respect of the domestic ferry facility;
 - (b) implement the approved security plan in respect of the ferry facility, as amended from time

- t) le plan de sûreté approuvé à l'égard de l'installation et ses exigences;
- u) les techniques de maîtrise des foules;
- v) la procédure pertinente visant le fonctionnement, la mise à l'essai, l'étalonnage et l'entretien du matériel et des systèmes de sûreté.

Responsabilités

53. (1) Il incombe à l'agent de sûreté d'un traversier :

Agent de sûreté du traversier

- a) de fournir les renseignements exigés aux personnes qui effectuent l'évaluation de la sûreté à l'égard du traversier intérieur;
- b) de mettre en œuvre le plan de sûreté approuvé à l'égard du traversier, avec ses modifications successives, de concert avec son exploitant, l'agent de sûreté de l'installation pour traversiers et, le cas échéant, l'agent de sûreté du port;
- c) d'effectuer les inspections du traversier afin de veiller à ce que les exigences du présent règlement soient respectées;
- d) dès que possible après la détection d'une lacune dans le plan de sûreté approuvé à l'égard du traversier, de la signaler à son exploitant et de mettre en œuvre les mesures nécessaires pour la corriger jusqu'à ce que le plan soit modifié;
- e) de veiller à la sensibilisation à la sûreté et à la vigilance du personnel sur le traversier, y compris à la sensibilisation aux changements du niveau MARSEC et aux autres circonstances qui pourraient avoir une incidence sur les conditions de travail;
- f) de veiller à ce qu'une formation ou une orientation adéquates en matière de sûreté soient données au personnel du traversier conformément au présent règlement;
- g) de signaler, dès que possible après qu'ils surviennent, les menaces contre la sûreté et les incidents de sûreté au capitaine, à l'exploitant, aux organismes locaux chargés de l'application de la loi et au ministre;
- h) de signaler, dès que possible après qu'elles surviennent, les infractions à la sûreté au ministre et, le cas échéant, à l'organisme portuaire;
- i) de veiller à ce que la communication et la collaboration soient efficaces entre le traversier et les installations pour traversiers avec lesquelles il a des interfaces;
- j) de veiller à ce que le matériel de sûreté soit utilisé, mis à l'essai, étalonné et entretenu;
- k) de conserver une copie facilement disponible de l'évaluation de la sûreté et du plan de sûreté approuvés à l'égard du traversier;
- l) d'effectuer les exercices et les entraînements de sûreté.

(2) Il incombe à l'agent de sûreté d'une installation pour traversiers :

Agent de sûreté de l'installation pour traversiers

- a) de fournir les renseignements exigés aux personnes qui effectuent l'évaluation de la sûreté à l'égard de l'installation pour traversiers intérieurs;

to time, in coordination with its operator, the ferry security officer and, if applicable, the port security officer;

(c) conduct inspections of the ferry facility to ensure compliance with the requirements of these Regulations;

(d) as soon as practicable after a deficiency in the approved security plan in respect of the ferry facility is identified, report it to its operator and implement the action necessary to correct the deficiency until the plan is amended;

(e) ensure security awareness and vigilance by all personnel at the ferry facility, including awareness of changes in the MARSEC level and of other circumstances that might affect work conditions;

(f) ensure that appropriate security training or orientation is provided to the ferry facility's personnel in accordance with these Regulations;

(g) report security threats and security incidents to its operator, to local law enforcement agencies, to the Minister and, if applicable, to the port administration as soon as possible after they occur;

(h) report security breaches to the Minister and, if applicable, to the port administration as soon as possible after they occur;

(i) ensure that there is effective communication and cooperation between the ferry facility and any domestic ferry with which it interfaces;

(j) ensure that security equipment is operated, tested, calibrated and maintained;

(k) keep readily accessible a copy of the approved security assessment and the approved security plan in respect of the ferry facility; and

(l) conduct security drills and exercises.

b) de mettre en œuvre le plan de sûreté approuvé à l'égard de l'installation, avec ses modifications successives, de concert avec son exploitant, l'agent de sûreté du traversier et, le cas échéant, l'agent de sûreté du port;

c) d'effectuer les inspections de l'installation afin de veiller à ce que les exigences du présent règlement soient respectées;

d) dès que possible après la détection d'une lacune dans le plan de sûreté approuvé à l'égard de l'installation, de la signaler à son exploitant et de mettre en œuvre les mesures nécessaires pour la corriger jusqu'à ce que le plan soit modifié;

e) de veiller à la sensibilisation à la sûreté et à la vigilance du personnel à l'installation, y compris à la sensibilisation aux changements du niveau MARSEC et aux autres circonstances qui pourraient avoir une incidence sur les conditions de travail;

f) de veiller à ce qu'une formation ou une orientation adéquates en matière de sûreté soient données au personnel de l'installation conformément au présent règlement;

g) de signaler, dès que possible après qu'ils surviennent, les menaces contre la sûreté et les incidents de sûreté à l'exploitant, aux organismes locaux chargés de l'application de la loi, au ministre et, le cas échéant, à l'organisme portuaire;

h) de signaler, dès que possible après qu'elles surviennent, les infractions à la sûreté au ministre et, le cas échéant, à l'organisme portuaire;

i) de veiller à ce que la communication et la collaboration soient efficaces entre l'installation et les traversiers intérieurs avec lesquels elle a des interfaces;

j) de veiller à ce que le matériel de sûreté soit utilisé, mis à l'essai, étalonné et entretenu;

k) de conserver une copie facilement disponible de l'évaluation de la sûreté et du plan de sûreté approuvés à l'égard de l'installation;

l) d'effectuer les exercices et les entraînements de sûreté.

PERSONNEL WITH SECURITY RESPONSIBILITIES

Qualifications
of personnel

54. Domestic ferry personnel and domestic ferry facility personnel with security responsibilities, other than the ferry security officer or the ferry facility security officer, shall have, by training or equivalent job experience, knowledge and competence relevant to the ferry industry in any of the following areas that relate to their responsibilities:

(a) current security threats and patterns;

(b) the recognition and detection of weapons, explosives, incendiaries, and other dangerous substances and devices;

(c) the recognition of the characteristics and behavioural patterns of persons who are likely to threaten security;

(d) techniques that might be used to violate security procedures or to circumvent security procedures, equipment or systems;

PERSONNEL AYANT DES RESPONSABILITÉS EN MATIÈRE DE SÛRETÉ

Compétences
du personnel

54. Le personnel d'un traversier intérieur et celui d'une installation pour traversiers intérieurs qui ont des responsabilités en matière de sûreté, à l'exception de l'agent de sûreté du traversier et de l'agent de sûreté de l'installation pour traversiers, possèdent, par formation ou expérience de travail équivalente, les connaissances et la compétence qui sont afférentes à l'industrie des traversiers, dans les domaines ci-après liés à leurs responsabilités :

a) les menaces contre la sûreté actuelles et leurs différentes formes;

b) l'identification et la détection d'armes, d'explosifs et d'engins incendiaires, ainsi que d'autres substances et engins dangereux;

c) l'identification des caractéristiques et du comportement des personnes qui risquent de menacer la sûreté;

- (e) crowd management and control techniques;
- (f) security-related communications;
- (g) emergency preparedness and response, and contingency planning;
- (h) the operation, testing, calibration and maintenance of security equipment and systems;
- (i) inspection and monitoring techniques;
- (j) methods of conducting physical searches of persons and goods, including personal effects, baggage, ships' stores and cargo;
- (k) the relevant provisions of the approved security plan in respect of the domestic ferry or in respect of the domestic ferry facility, as the case may be; and
- (l) the meaning and the requirements of the different MARSEC levels.

- d) les techniques qui pourraient être utilisées pour contrevenir à la procédure de sûreté ou pour contourner la procédure, le matériel ou les systèmes de sûreté;
- e) les techniques de maîtrise des foules;
- f) les communications liées à la sûreté;
- g) la préparation, l'intervention et la planification d'urgence;
- h) le fonctionnement, la mise à l'essai, l'étalonnage et l'entretien du matériel et des systèmes de sûreté;
- i) les techniques d'inspection et de surveillance;
- j) les méthodes pour effectuer les fouilles manuelles des personnes et des biens, y compris des effets personnels, des bagages, des provisions de bord et de la cargaison;
- k) les dispositions pertinentes du plan de sûreté approuvé à l'égard du traversier intérieur ou de l'installation pour traversiers intérieurs, selon le cas;
- l) la signification et les exigences des différents niveaux MARSEC.

PERSONNEL WITHOUT SECURITY RESPONSIBILITIES

PERSONNEL N'AYANT PAS DE RESPONSABILITÉS EN MATIÈRE DE SÛRETÉ

Required security orientation

55. The operator shall provide, to all personnel without security responsibilities and to all contractors, security orientation with respect to

- (a) the relevant provisions of the approved security plan in respect of the domestic ferry or the domestic ferry facility, as the case may be; and
- (b) the relevant requirements of the different MARSEC levels, including emergency procedures and contingency plans.

[56 to 59 reserved]

55. L'exploitant donne au personnel n'ayant pas de responsabilités en matière de sûreté ainsi qu'aux entrepreneurs une orientation en matière de sûreté qui porte sur les aspects suivants :

- a) les dispositions pertinentes du plan de sûreté approuvé à l'égard du traversier intérieur ou de l'installation pour traversiers intérieurs, selon le cas;
- b) les exigences pertinentes des différents niveaux MARSEC, y compris de la procédure et des plans des mesures d'urgence.

[56 à 59 réservés]

Orientation en matière de sûreté obligatoire

PART 5

PARTIE 5

SECURITY ASSESSMENT AND SECURITY PLAN

ÉVALUATION DE LA SÛRETÉ ET PLAN DE SÛRETÉ

SECURITY ASSESSMENT

ÉVALUATION DE LA SÛRETÉ

*Requirements for Persons Providing Security Assessment Information**Exigences visant les personnes qui fournissent des renseignements relatifs à l'évaluation de la sûreté*

Necessary skills

60. (1) The persons conducting or providing information for a security assessment in respect of a domestic ferry or a domestic ferry facility shall have the skills necessary to evaluate the security of the ferry or the ferry facility, as the case may be, including knowledge in the following areas:

- (a) current security threats and patterns;
- (b) the detection and recognition of weapons, explosives, incendiaries, and other dangerous substances and devices;
- (c) the recognition of the characteristics and behavioural patterns of persons who are likely to threaten security;

60. (1) Les personnes qui effectuent une évaluation de la sûreté à l'égard d'un traversier intérieur ou d'une installation pour traversiers intérieurs ou qui fournissent des renseignements pour celle-ci possèdent la compétence nécessaire pour évaluer la sûreté du traversier ou de l'installation, selon le cas, notamment des connaissances dans les domaines suivants :

- a) les menaces contre la sûreté actuelles et leurs différentes formes;
- b) la détection et l'identification d'armes, d'explosifs et d'engins incendiaires, ainsi que d'autres substances et engins dangereux;

Compétences nécessaires

- (d) techniques that might be used to violate security procedures or to circumvent security procedures, equipment or systems;
- (e) methods used to cause a security incident;
- (f) the effects of dangerous substances and devices on vessels and their equipment, structures and essential services;
- (g) the security requirements of the ferry or the ferry facility;
- (h) interface practices;
- (i) emergency preparedness and response, and contingency planning;
- (j) physical security requirements;
- (k) radio and telecommunications systems, including computer systems and networks;
- (l) in the case of the security assessment of a ferry, marine engineering, and in the case of the security assessment of a ferry facility, marine or civil engineering;
- (m) other elements that might, if damaged or used illicitly, pose a risk to people, property or operations; and
- (n) ferry and ferry facility operations.

- c) l'identification des caractéristiques et du comportement des personnes qui risquent de menacer la sûreté;
- d) les techniques qui pourraient être utilisées pour contrevenir à la procédure de sûreté ou pour contourner la procédure, le matériel ou les systèmes de sûreté;
- e) les méthodes utilisées pour causer un incident de sûreté;
- f) les effets des substances et des engins dangereux sur les bâtiments et leurs matériel, les structures et les services essentiels;
- g) les exigences en matière de sûreté du traversier ou de l'installation;
- h) les pratiques relatives aux interfaces;
- i) la préparation, l'intervention et la planification d'urgence;
- j) les exigences en matière de sûreté matérielle;
- k) les systèmes radio et de télécommunications, y compris les systèmes et réseaux informatiques;
- l) dans le cas de l'évaluation de la sûreté d'un traversier, le génie maritime, et dans le cas de l'évaluation de la sûreté d'une installation, le génie maritime ou civil;
- m) d'autres éléments qui, s'ils sont endommagés ou utilisés illégalement, pourraient présenter un risque pour des personnes, la propriété ou l'exploitation;
- n) l'exploitation des traversiers et des installations pour traversiers.

Expert assistance

(2) The persons referred to in subsection (1) may draw upon external expert assistance in relation to the areas listed in that subsection.

(2) Les personnes visées au paragraphe (1) peuvent avoir recours aux services d'experts externes concernant les domaines énumérés à ce paragraphe.

Experts externes

Security Assessment Elements

Éléments de l'évaluation de la sûreté

Required elements

61. A security assessment shall address the following elements:

- (a) physical security;
- (b) structural integrity;
- (c) personnel protection systems;
- (d) operational procedures that might impact on security;
- (e) radio and telecommunications systems, including computer systems and networks; and
- (f) utilities and relevant transportation support infrastructure.

61. L'évaluation de la sûreté traite des points suivants :

- a) la sûreté matérielle;
- b) l'intégrité structurale;
- c) les systèmes de protection du personnel;
- d) la procédure opérationnelle qui pourrait avoir une incidence sur la sûreté;
- e) les systèmes radio et de télécommunications, y compris les systèmes et réseaux informatiques;
- f) les services publics et l'infrastructure de soutien des transports pertinente.

Éléments exigés

On-Site Security Assessment

Évaluation de la sûreté sur place

Objectives

62. A ferry security officer and a ferry facility security officer shall ensure that an on-site security assessment is conducted that examines and evaluates protective measures, procedures and operations in effect at a domestic ferry or a domestic ferry facility, as the case may be, in order to

- (a) ensure the performance of all security duties;
- (b) control access through the use of identification systems or through other means;
- (c) control the embarkation of personnel and other persons and their goods, including personal effects, vehicles and baggage, whether accompanied or unaccompanied;

62. L'agent de sûreté du traversier et l'agent de sûreté de l'installation pour traversier veillent à ce que l'évaluation de la sûreté sur place du traversier intérieur ou de l'installation pour traversiers intérieurs, selon le cas, soit effectuée, laquelle consiste à examiner et à évaluer les mesures, la procédure et les opérations de protection en vigueur pour :

- a) assurer l'exécution des fonctions liées à la sûreté;
- b) contrôler l'accès par des systèmes d'identification ou d'autres moyens;
- c) contrôler l'embarquement du personnel et des autres personnes et de leurs biens, y compris des

Objectifs

- (d) supervise the handling of cargo, if any, and the delivery of ships' stores and bunkers;
- (e) monitor restricted areas to ensure that only authorized persons have access to them;
- (f) monitor the deck areas and the areas adjacent to the ferry; and
- (g) ensure that the security communication systems, information and equipment are readily available.

Analysis and Recommendations

Elements to be considered

63. (1) A person who conducts a security assessment shall take into account the security assessment information, the on-site security assessment and the requirements of these Regulations in order to provide recommendations for the security procedures to be established in the security plan in respect of the domestic ferry or the domestic ferry facility, including recommendations respecting

- (a) restricted areas;
- (b) response procedures for fire or other emergency situations;
- (c) security supervision of all persons on a ferry or at a ferry facility;
- (d) the frequency and effectiveness of security patrols;
- (e) access control systems;
- (f) security communication systems;
- (g) security doors, barriers and lighting;
- (h) security and surveillance equipment and systems; and
- (i) the evaluation of the potential for each identified point of access on a ferry, including open decks, to be used by individuals who might try to breach security, whether or not those individuals legitimately have access to the ferry.

Potential threats to be considered

(2) A security assessment in respect of a domestic ferry or a domestic ferry facility shall take into account the following potential threats:

- (a) damage to or destruction of the ferry or the ferry facility by explosive devices, arson, sabotage or vandalism;
- (b) tampering with essential equipment or systems, ships' stores or cargo;
- (c) the unauthorized access to or use of the ferry or the ferry facility, including the presence of stowaways;
- (d) the smuggling on the ferry or at the ferry facility of weapons, explosives, incendiaries or other dangerous substances or devices, including weapons of mass destruction;
- (e) the use of the ferry or its equipment, or the use of ferry facility equipment, as a weapon or as a means of causing damage or destruction;

effets personnels, des véhicules et des bagages, accompagnés ou non;

d) superviser la manutention des cargaisons, le cas échéant, et la livraison des provisions de bord et du combustible de soute;

e) surveiller les zones à accès restreint pour que seules les personnes autorisées y aient accès;

f) surveiller les zones du pont et les zones adjacentes au traversier;

g) veiller à ce que les renseignements, le matériel et les systèmes de communications de sûreté soient facilement disponibles.

Analyse et recommandations

Éléments à considérer

63. (1) Les personnes qui effectuent l'évaluation de la sûreté tiennent compte des renseignements relatifs à l'évaluation de la sûreté, de l'évaluation de la sûreté sur place et des exigences du présent règlement pour formuler des recommandations en ce qui a trait à la procédure de sûreté qui sera établie dans le plan de sûreté à l'égard du traversier intérieur ou de l'installation pour traversiers intérieurs, y compris des recommandations concernant :

- a) les zones réglementées;
- b) la procédure d'intervention en cas d'incendie ou d'autres situations d'urgence;
- c) la supervision des personnes sur le traversier ou à l'installation en ce qui concerne la sûreté;
- d) la fréquence et l'efficacité des patrouilles de sûreté;
- e) les systèmes de contrôle de l'accès;
- f) les systèmes de communications de sûreté;
- g) les portes, les barrières et l'éclairage de sûreté;
- h) le matériel et les systèmes de sûreté et de surveillance;
- i) l'évaluation de la possibilité pour chaque point d'accès indiqué sur le traversier, y compris les ponts découverts, d'être utilisé par des personnes qui pourraient tenter de commettre une infraction à la sûreté, qu'elles aient ou non un accès légitime au traversier.

(2) L'évaluation de la sûreté à l'égard d'un traversier intérieur ou d'une installation pour traversiers intérieurs tient compte des menaces potentielles suivantes :

- a) l'endommagement ou la destruction du traversier ou de l'installation par des engins explosifs, un incendie criminel ou un acte de sabotage ou de vandalisme;
- b) la modification sans autorisation du matériel ou des systèmes essentiels, des provisions de bord ou de la cargaison;
- c) l'accès non autorisé au traversier ou à l'installation ou leur utilisation non autorisée, y compris la présence de passagers clandestins;
- d) l'introduction par contrebande sur le traversier ou dans l'installation d'armes, d'explosifs ou d'engins incendiaires, ou d'autres substances ou engins dangereux, y compris d'armes de destruction massive;

Menaces potentielles à considérer

	<p>(f) the hijacking of the ferry, the seizure of the ferry facility, and the seizure of any persons on the ferry or at the ferry facility;</p> <p>(g) attacks on the ferry while it is at berth, at anchor or in movement; and</p> <p>(h) the use of the ferry facility or its equipment by persons intending to cause a security incident.</p>	<p>e) l'utilisation du traversier ou de son matériel ou du matériel de l'installation comme arme ou moyen de causer des dommages ou la destruction;</p> <p>f) le détournement du traversier, la capture de l'installation ou la capture de toute personne se trouvant sur le traversier ou à l'installation;</p> <p>g) les attaques dirigées contre le traversier lorsqu'il est à quai, à l'ancre ou en mouvement;</p> <p>h) l'utilisation de l'installation ou de son équipement par des personnes dans le but de causer un incident de sûreté.</p>	
Domestic ferry	<p>(3) In the case of a domestic ferry, the security assessment shall consider the security of all persons, operations and goods that it is important to protect, including</p> <p>(a) the capacity to maintain safe navigation and to respond to any emergency situation;</p> <p>(b) cargo, if any, particularly dangerous goods or substances;</p> <p>(c) ships' stores and bunkers;</p> <p>(d) the ferry's security communication and surveillance systems; and</p> <p>(e) any other security systems.</p>	<p>(3) Dans le cas d'un traversier intérieur, l'évaluation de la sûreté tient compte de la sûreté des personnes, des opérations et des biens qu'il est important de protéger, notamment :</p> <p>a) la capacité d'assurer la navigation en toute sécurité et l'intervention d'urgence;</p> <p>b) les cargaisons, le cas échéant, en particulier les marchandises ou substances dangereuses;</p> <p>c) les provisions de bord et le combustible de soute;</p> <p>d) les systèmes de surveillance et de communications de sûreté du traversier;</p> <p>e) tout autre système de sûreté.</p>	Traversier intérieur
Domestic ferry facility	<p>(4) In the case of a domestic ferry facility, the security assessment shall include a vulnerability assessment to determine the following, so as to produce an overall assessment of the level of risk for which security procedures have to be developed:</p> <p>(a) any particular aspect of the ferry facility, including ferry traffic in the vicinity, that might make it a target of an attack;</p> <p>(b) the potential consequences of an attack on or at the ferry facility in terms of loss of life, damage to property and economic disruption, including the disruption of marine transportation systems;</p> <p>(c) the capability and intent of persons likely to mount an attack;</p> <p>(d) the potential types of attack;</p> <p>(e) current security procedures, including identification systems;</p> <p>(f) methods and points of access to the ferry facility;</p> <p>(g) the procedures to protect radio and telecommunications equipment, including computer systems and networks;</p> <p>(h) any conflict between safety and security procedures;</p> <p>(i) any implementation or personnel constraints;</p> <p>(j) methods of monitoring restricted areas to ensure that only authorized persons have access to them;</p> <p>(k) areas adjacent to the ferry facility that might be exploited during or for an attack;</p> <p>(l) current security procedures relating to utilities and other services;</p> <p>(m) any deficiency identified during drills or exercises;</p>	<p>(4) Dans le cas d'une installation pour traversiers intérieurs, l'évaluation de la sûreté comprend une évaluation de la vulnérabilité pour déterminer les éléments ci-après, de façon à obtenir une évaluation globale du degré de risque en fonction duquel la procédure de sûreté doit être établie :</p> <p>a) tout aspect particulier de l'installation, y compris le trafic des traversiers à proximité, qui pourrait faire d'elle la cible d'une attaque;</p> <p>b) les conséquences potentielles d'une attaque menée à l'installation ou contre celle-ci quant à la perte de vies humaines, aux dommages aux biens et à la perturbation des activités économiques, y compris la perturbation des systèmes de transport maritime;</p> <p>c) la capacité et l'intention des personnes qui sont susceptibles d'organiser une attaque;</p> <p>d) les types d'attaque potentiels;</p> <p>e) la procédure de sûreté en vigueur, y compris les systèmes d'identification;</p> <p>f) les méthodes et les points d'accès à l'installation;</p> <p>g) la procédure de protection du matériel radio et de télécommunications, y compris des systèmes et réseaux informatiques;</p> <p>h) toute incompatibilité entre la procédure de sûreté et la procédure de sécurité;</p> <p>i) toute restriction en matière de mise en œuvre ou de personnel;</p> <p>j) les méthodes de surveillance des zones réglementées pour que seules les personnes autorisées y aient accès;</p> <p>k) les zones adjacentes à l'installation dont il pourrait être tiré profit pendant une attaque ou pour une attaque;</p> <p>l) la procédure de sûreté en vigueur concernant les services publics et les autres services;</p>	Installation pour traversiers intérieurs

- (n) any deficiencies identified during daily operations, or following incidents or alerts, reports of security concerns, the application of control measures or audits; and
- (o) the structural integrity of the ferry facility.

- m) toute lacune relevée au cours des exercices et des entraînements;
- n) toute lacune relevée au cours des opérations quotidiennes ou à la suite d'incidents ou d'alertes, de la notification de questions liées à la sûreté, de l'application de mesures de contrôle ou des vérifications;
- o) l'intégrité structurale de l'installation.

Content of the Security Assessment Report

Contenu du rapport de l'évaluation de sûreté

Content of report

64. A security assessment report shall be written in English or French and shall contain

- (a) a summary of how the on-site security assessment was conducted;
- (b) details of existing security procedures and operations;
- (c) a description of each vulnerability found during the assessment;
- (d) a description of security procedures that should be used to address each vulnerability; and
- (e) in the case of a domestic ferry,
 - (i) a list of weaknesses, including human factors, identified in the ferry's infrastructure and in policies and procedures relating to the ferry,
 - (ii) a list of the essential ferry operations that it is important to protect, and
 - (iii) possible security threats to those operations.

64. Le rapport de l'évaluation de la sûreté est rédigé en français ou en anglais et contient les éléments suivants :

- a) un sommaire de la méthode utilisée pour effectuer l'évaluation de la sûreté sur place;
- b) des détails relatifs à la procédure et aux opérations de sûreté en vigueur;
- c) une description de chaque élément vulnérable relevé durant l'évaluation;
- d) une description de la procédure de sûreté pour faire face à chaque élément vulnérable;
- e) dans le cas d'un traversier :
 - (i) une liste des points faibles, y compris des facteurs humains, relevés dans l'infrastructure du traversier et les directives et la procédure visant celui-ci,
 - (ii) une liste des opérations essentielles du traversier qu'il est important de protéger,
 - (iii) les menaces contre la sûreté possibles dirigées vers ces opérations.

Contenu du rapport

SECURITY PLAN

PLAN DE SÛRETÉ

General

Généralités

Requirement to establish security plan

65. (1) A security plan shall be established in respect of each domestic ferry and each domestic ferry facility.

65. (1) Un plan de sûreté est établi à l'égard de chaque traversier intérieur et à l'égard de chaque installation pour traversiers intérieurs.

Exigence d'établir un plan de sûreté

Content of security plan

(2) The security plan shall

- (a) be written in English or French;
- (b) state the name of the operator;
- (c) be based on the findings of the security assessment;
- (d) address each vulnerability identified in the security assessment; and
- (e) state procedures for cooperating with emergency response personnel at all MARSEC levels.

(2) Le plan de sûreté doit être conforme aux exigences suivantes :

- a) il est rédigé en français ou en anglais;
- b) il indique le nom de l'exploitant;
- c) il repose sur les conclusions de l'évaluation de la sûreté;
- d) il traite de chaque élément vulnérable relevé dans l'évaluation de la sûreté;
- e) il énonce la procédure de collaboration avec le personnel d'intervention d'urgence à tous les niveaux MARSEC.

Contenu du plan de sûreté

Structure and presentation of security plan

(3) A security plan shall include the following individual sections and, if the plan does not list the sections in the following order, it shall contain a table of contents that identifies the location of the sections:

- (a) organizational structure for security;
- (b) personnel training;
- (c) drills and exercises;
- (d) records and documentation;
- (e) response to a change in the MARSEC level;
- (f) procedures for an interface;
- (g) communications;

(3) Il comprend les sections distinctes ci-après, dans l'ordre ci-après et s'il ne suit pas cet ordre, une table des matières qui précise où se trouve chacune des sections :

- a) la structure organisationnelle de la sûreté;
- b) la formation du personnel;
- c) les entraînements et exercices;
- d) les dossiers et documents;
- e) l'intervention à la suite d'un changement de niveau MARSEC;
- f) la procédure d'interface;
- g) les communications;

Structure et présentation du plan de sûreté

- (h) maintenance of security systems and equipment;
- (i) security procedures for access control;
- (j) security procedures for restricted areas;
- (k) security procedures for handling cargo, if any;
- (l) security procedures for delivery of ships' stores and bunkers;
- (m) security procedures for monitoring;
- (n) procedures for security threats, security breaches and security incidents;
- (o) security assessment summary; and
- (p) security plan audits and amendments.

- h) l'entretien du matériel et des systèmes de sûreté;
- i) la procédure de sûreté visant le contrôle de l'accès;
- j) la procédure de sûreté visant les zones réglementées;
- k) la procédure de sûreté visant la manutention des cargaisons, le cas échéant;
- l) la procédure de sûreté visant la livraison des provisions de bord et du combustible de soute;
- m) la procédure de sûreté visant la surveillance;
- n) la procédure visant les menaces contre la sûreté, les infractions à la sûreté et les incidents de sûreté;
- o) le résumé de l'évaluation de la sûreté;
- p) les vérifications et modifications du plan de sûreté.

Content

Required
elements

- 66.** A security plan shall address the following:
- (a) procedures for the prevention of unauthorized access;
 - (b) procedures for the establishment and identification of restricted areas, for controlling access to those areas, and respecting any security equipment or systems for those areas;
 - (c) security of information relating to record keeping and referred to in section 97;
 - (d) procedures for embarking and disembarking passengers and for loading and unloading vehicles, cargo, if any, and ships' stores and bunkers;
 - (e) procedures for monitoring the domestic ferry and domestic ferry facility, including restricted areas and the areas adjacent to them;
 - (f) procedures for responding to security threats, security breaches and security incidents, including provisions for maintaining critical operations;
 - (g) procedures for evacuation in case of security threats, security breaches or security incidents;
 - (h) procedures for reporting security threats, security breaches and security incidents to local law enforcement agencies, to the Minister and, if applicable, to the port administration;
 - (i) procedures for responding to any security measures formulated by the Minister and, in the case of a domestic ferry, any directions issued by the Minister in respect of a specific security threat, including changes in the MARSEC level;
 - (j) duties of personnel assigned security responsibilities and of other personnel with respect to security-related matters;
 - (k) communications;
 - (l) procedures for training, drills, and exercises associated with the security plan;
 - (m) procedures for interfacing at all MARSEC levels;
 - (n) procedures for the periodic review of the plan and for updating it;
 - (o) procedures to ensure the inspection, testing, calibration and maintenance of any security equipment;

Contenu

- 66.** Le plan de sûreté traite des points suivants :
- a) la procédure visant la prévention des accès non autorisés;
 - b) la procédure visant l'établissement et l'identification des zones réglementées, la restriction de l'accès à ces zones, ainsi que le matériel ou les systèmes destinés à ces zones;
 - c) la protection des renseignements relatifs à la tenue des dossiers et mentionnés à l'article 97;
 - d) la procédure visant l'embarquement et le débarquement des passagers et le chargement et le déchargement des véhicules, des cargaisons, le cas échéant, et des provisions de bord et du combustible de soute;
 - e) la procédure visant la surveillance du traversier intérieur et de l'installation pour traversiers intérieurs, y compris des zones réglementées et de celles qui leurs sont adjacentes;
 - f) la procédure visant l'intervention en cas de menace contre la sûreté, d'infraction à la sûreté et d'incident de sûreté, y compris les mesures pour maintenir les opérations essentielles;
 - g) la procédure visant l'évacuation en cas de menace contre la sûreté, d'infraction à la sûreté ou d'incident de sûreté;
 - h) la procédure visant le signalement des menaces contre la sûreté, des infractions à la sûreté et des incidents de sûreté aux organismes locaux chargés de l'application de la loi, au ministre et, le cas échéant, à l'organisme portuaire;
 - i) la procédure visant à donner suite à toute mesure de sûreté établie par le ministre et, dans le cas d'un traversier intérieur, à toute injonction prise par le ministre à l'égard d'une menace contre la sûreté particulière, y compris les modifications du niveau MARSEC;
 - j) les tâches du personnel ayant des responsabilités en matière de sûreté et des autres employés en ce qui concerne les questions liées à la sûreté;
 - k) les communications;
 - l) la procédure visant la formation, les entraînements et les exercices associés au plan de sûreté;

Éléments
exigés

- (p) the frequency of the testing or calibration of any security equipment;
- (q) the frequency of inspections;
- (r) procedures for securing non-critical operations in order to focus response on critical operations; and
- (s) any other security procedures at each MARSEC level, if applicable.

- m) la procédure visant l'interface à tous les niveaux MARSEC;
- n) la procédure visant l'examen périodique du plan et sa mise à jour;
- o) la procédure visant à garantir l'inspection, la mise à l'essai, l'étalonnage et l'entretien de tout matériel de sûreté;
- p) la fréquence de la mise à l'essai ou de l'étalonnage de tout matériel de sûreté;
- q) la fréquence des inspections;
- r) la procédure visant la sécurisation des activités non essentielles pour permettre d'orienter les interventions concernant les activités essentielles;
- s) toute autre procédure visant la sûreté à chaque niveau MARSEC, le cas échéant.

Security Plan in respect of a Domestic Ferry

Security officer and master

67. A security plan in respect of a domestic ferry shall

- (a) identify the ferry security officer by name or, if they hold another position, by position, and provide 24-hour contact information for the officer; and
- (b) specify that the ferry's master has the overriding authority and responsibility to make decisions with respect to the security of the ferry and to request the assistance of the ferry operator or the Minister when necessary.

Security Plan in respect of a Domestic Ferry Facility

Security officer

68. A security plan in respect of a domestic ferry facility shall identify the ferry facility security officer by name or, if they hold another position, by position, and provide 24-hour contact information for the officer.

Plan de sûreté à l'égard d'un traversier intérieur

67. Le plan de sûreté à l'égard d'un traversier intérieur est conforme aux exigences suivantes :

- a) il indique nommément l'agent de sûreté du traversier ou, s'il occupe un autre poste, le poste, et donne les coordonnées pour le joindre en tout temps;
- b) il précise que le capitaine du traversier a l'autorité et la responsabilité ultimes pour prendre les décisions concernant la sûreté du traversier et demander l'assistance de l'exploitant du traversier ou du ministre, si c'est nécessaire.

Plan de sûreté à l'égard d'une installation pour traversiers intérieurs

68. Le plan de sûreté à l'égard d'une installation pour traversiers intérieurs indique nommément l'agent de sûreté de l'installation pour traversiers ou, s'il occupe un autre poste, le poste, et fournit les coordonnées pour le joindre en tout temps.

Agent de sûreté et capitaine

Agent de sûreté

SECURITY PROCEDURES FOR ACCESS CONTROL

PROCÉDURE DE SÛRETÉ VISANT LE CONTRÔLE DE L'ACCÈS

General

Généralités

Objectives

69. (1) Security procedures for controlling access to a domestic ferry and a domestic ferry facility shall be established in their respective security plans for all MARSEC levels, as appropriate to their operations, in order to

- (a) deter the unauthorized introduction of weapons, explosives, incendiaries, and other dangerous substances and devices;
- (b) secure weapons, explosives, incendiaries, and other dangerous substances and devices that are authorized to be on the ferry or at the ferry facility;
- (c) verify the identity of ferry personnel, ferry facility personnel and any other authorized personnel; and
- (d) indicate the frequency of the application of access controls, particularly if they are applied on a random or occasional basis.

69. (1) La procédure de sûreté visant le contrôle de l'accès à un traversier intérieur et à une installation pour traversiers intérieurs est établie, pour tous les niveaux MARSEC, dans leurs plans de sûreté respectifs, compte tenu de leur exploitation, pour :

- a) empêcher l'introduction non autorisée d'armes, d'explosifs ou d'engins incendiaires ou d'autres substances ou engins dangereux;
- b) sécuriser les armes, explosifs, engins incendiaires ou autres substances ou engins dangereux autorisés sur le traversier ou à l'installation;
- c) vérifier l'identité du personnel du traversier, de l'installation et de tout autre personnel autorisé;
- d) indiquer la fréquence à laquelle les contrôles d'accès s'appliquent, en particulier s'ils sont faits au hasard ou de temps à autre.

Objectifs

Domestic ferry (2) In the case of a domestic ferry,
 (a) security procedures shall be established in the security plan in respect of the ferry, for all MARSEC levels, as appropriate to its operations, to control access to ladders, access gangways, access ramps, access doors, side scuttles, windows and ports, hatches, mooring lines, anchor chains and hoisting gear; and
 (b) at all MARSEC levels, the ferry security officer shall, after any period during which the ferry was unattended, ensure that security sweeps are performed in order to confirm the absence of security threats or dangerous substances or devices before the ferry gets under way.

(2) Dans le cas d'un traversier intérieur, les exigences suivantes sont respectées :
 a) une procédure de sûreté est établie, pour tous les niveaux MARSEC, dans le plan de sûreté à l'égard du traversier, compte tenu de son exploitation, pour contrôler l'accès aux échelles de coupée, passerelles d'embarquement, rampes d'accès, portes d'accès, hublots, fenêtres et sables, écoutes, amarres, chaînes d'ancre, grues et appareils de levage;
 b) à tous les niveaux MARSEC, l'agent de sûreté du traversier veille à ce que soient effectués, après toute période durant laquelle le traversier était sans surveillance, des ratissages de sûreté pour confirmer l'absence de menaces contre la sûreté, ou de substances ou d'engins dangereux avant que le traversier fasse route.

Traversier intérieur

Domestic ferry facility (3) In the case of a domestic ferry facility, security procedures shall be established in the security plan in respect of the ferry facility for all MARSEC levels, as appropriate to its operations, to identify
 (a) the locations at which restrictions or prohibitions preventing unauthorized access are to be applied; and
 (b) the types of restrictions or prohibitions to be applied and the means of applying them.

(3) Dans le cas d'une installation pour traversiers intérieurs, une procédure de sûreté est établie, pour tous les niveaux MARSEC, dans le plan de sûreté à l'égard de l'installation, compte tenu de son exploitation, pour :
 a) indiquer les emplacements où des restrictions ou interdictions pour prévenir l'accès non autorisé doivent être appliquées;
 b) indiquer les types de restrictions ou d'interdictions à appliquer et les moyens de les appliquer.

Installation pour traversiers intérieurs

MARSEC Level 1

Niveau MARSEC 1

Domestic ferry **70.** (1) In the case of a domestic ferry, security procedures for access control at MARSEC level 1 shall be established in the security plan in respect of the ferry, as appropriate to its operations, including
 (a) searching selected areas before passengers embark;
 (b) securing all non-passenger areas; and
 (c) at least one of the following methods:
 (i) conducting security patrols,
 (ii) using additional closed-circuit video cameras to monitor passenger areas, vehicles and baggage.

70. (1) Dans le cas d'un traversier intérieur, une procédure de sûreté visant le contrôle de l'accès au niveau MARSEC 1 est établie dans le plan de sûreté à l'égard du traversier, compte tenu de son exploitation, et comprend :
 a) la fouille des aires sélectionnées avant l'embarquement des passagers;
 b) la sécurisation des zones autres que celles pour les passagers;
 c) l'une des méthodes suivantes :
 (i) le recours à des patrouilles de sûreté,
 (ii) l'utilisation de caméras vidéo supplémentaires en circuit fermé pour la surveillance des zones des passagers, des véhicules et des bagages.

Traversier intérieur

Domestic ferry facility (2) In the case of a domestic ferry facility, security procedures for access control at MARSEC level 1 shall be established in the security plan in respect of the ferry facility, as appropriate to its operations, including
 (a) appropriate access controls for restricted areas;
 (b) identification of access points that must be secured or guarded to deter unauthorized access; and
 (c) methods to deter unauthorized access to the ferry facility and to restricted areas.

(2) Dans le cas d'une installation pour traversiers intérieurs, une procédure de sûreté visant le contrôle de l'accès au niveau MARSEC 1 est établie dans le plan de sûreté à l'égard de l'installation, compte tenu de son exploitation, et comprend :
 a) des contrôles d'accès appropriés pour les zones réglementées;
 b) l'identification des points d'accès qui doivent être sécurisés ou gardés pour empêcher l'accès non autorisé;
 c) des méthodes pour empêcher l'accès non autorisé à l'installation et aux zones réglementées.

Installation pour traversiers intérieurs

MARSEC Level 2

Niveau MARSEC 2

Domestic ferry **71.** (1) In the case of a domestic ferry, additional security procedures for access control at MARSEC level 2 shall be established in the security plan in

71. (1) Dans le cas d'un traversier intérieur, une procédure de sûreté supplémentaire visant le contrôle de l'accès au niveau MARSEC 2 est établie

Traversier intérieur

respect of the ferry, as appropriate to its operations, including:

- (a) increasing the frequency and detail of the security procedures referred to in subsection 70(1); and
- (b) increasing the frequency of the security sweeps referred to in paragraph 69(2)(b).

Domestic ferry facility

(2) In the case of a domestic ferry facility, additional security procedures for access control at MARSEC level 2 shall be established in the security plan in respect of the ferry facility, as appropriate to its operations, including

- (a) assigning additional personnel to guard access points and to patrol the perimeter of the ferry facility to deter unauthorized access;
- (b) limiting the number of access points to the ferry facility by closing and securing some access points and providing physical barriers to impede movement through the remaining access points; and
- (c) coordinating the deterrence of waterside access to the domestic ferry in liaison with the ferry facility or a port administration.

MARSEC Level 3

Domestic ferry

72. (1) In the case of a domestic ferry, additional security procedures for access control at MARSEC level 3 shall be established in the security plan in respect of the ferry, as appropriate to its operations, including

- (a) increasing the frequency of MARSEC level 2 security procedures;
- (b) preparing for a full or partial search of the ferry;
- (c) cooperating with emergency response personnel, other vessels and marine facilities;
- (d) limiting access to the ferry to a single, controlled access point;
- (e) granting access only to emergency response personnel responding to a security incident or security threat;
- (f) suspending of embarkation or disembarkation activities;
- (g) suspending cargo operations, if any;
- (h) moving of the ferry; and
- (i) evacuating of the ferry.

Domestic ferry facility

(2) In the case of a domestic ferry facility, additional security procedures for access control at MARSEC level 3 shall be established in the security plan in respect of the ferry facility, as appropriate to its operations, including

- (a) preparing for a full or partial search of the ferry facility;
- (b) cooperating with emergency response personnel, vessels and other marine facilities;
- (c) granting access only to emergency response personnel responding to a security incident or security threat;

dans le plan de sûreté à l'égard du traversier, compte tenu de son exploitation, et comprend :

- a) l'augmentation de la fréquence et du degré de détail de la procédure de sûreté prévue au paragraphe 70(1);
- b) l'augmentation de la fréquence des ratissages de sûreté visés à l'alinéa 69(2)(b).

(2) Dans le cas d'une installation pour traversiers intérieurs, une procédure de sûreté supplémentaire visant le contrôle de l'accès au niveau MARSEC 2 est établie dans le plan de sûreté à l'égard de l'installation, compte tenu de son exploitation, et comprend :

- a) l'affectation de personnel supplémentaire pour garder les points d'accès et patrouiller dans le périmètre de l'installation pour empêcher tout accès non autorisé;
- b) la réduction du nombre de points d'accès à l'installation par la fermeture et la sécurisation de certains points d'accès, et la mise en place de barrières physiques pour faire obstacle au passage par les autres points d'accès;
- c) la coordination pour empêcher l'accès par l'eau au traversier intérieur, de concert avec l'installation ou l'organisme portuaire.

Installation pour traversiers intérieurs

Niveau MARSEC 3

72. (1) Dans le cas d'un traversier intérieur, une procédure de sûreté supplémentaire visant le contrôle de l'accès au niveau MARSEC 3 est établie dans le plan de sûreté à l'égard du traversier, compte tenu de son exploitation, et comprend :

- a) l'augmentation de la fréquence de la procédure de sûreté pour le niveau MARSEC 2;
- b) la préparation en vue d'une fouille partielle ou complète du traversier;
- c) la collaboration avec le personnel d'intervention d'urgence, les autres bâtiments et les installations maritimes;
- d) la restriction de l'accès au traversier à un seul point d'accès contrôlé;
- e) l'octroi d'accès uniquement au personnel d'intervention d'urgence qui intervient à la suite d'une menace contre la sûreté ou d'un incident de sûreté;
- f) la suspension des activités d'embarquement ou de débarquement;
- g) la suspension des opérations relatives aux cargaisons, le cas échéant;
- h) le déplacement du traversier;
- i) l'évacuation du traversier.

Traversier intérieur

(2) Dans le cas d'une installation pour traversiers intérieurs, une procédure de sûreté supplémentaire visant le contrôle de l'accès au niveau MARSEC 3 est établie dans le plan de sûreté à l'égard de l'installation, compte tenu de son exploitation, et comprend :

- a) la préparation en vue d'une fouille partielle ou complète de l'installation;
- b) la collaboration avec le personnel d'intervention d'urgence, les autres bâtiments et installations maritimes;

Installation pour traversiers intérieurs

- (d) suspending access to the ferry facility;
- (e) suspending cargo operations, if any;
- (f) restricting pedestrian or vehicular movement on the grounds of the ferry facility;
- (g) increasing monitoring at the ferry facility; and
- (h) evacuating the ferry facility.

- c) l'octroi d'accès uniquement au personnel d'intervention d'urgence qui intervient à la suite d'une menace contre la sûreté ou d'un incident de sûreté;
- d) la suspension de l'accès à l'installation;
- e) la suspension des opérations relatives aux cargaisons, le cas échéant;
- f) la restriction des déplacements de piétons ou de véhicules sur les terrains de l'installation;
- g) l'augmentation de la surveillance à l'installation;
- h) l'évacuation de l'installation.

RESTRICTED AREAS

ZONES RÉGLEMENTÉES

General

Généralités

Designation

73. (1) Restricted areas on a domestic ferry and at a domestic ferry facility shall be designated for all MARSEC levels in their respective security plans, as appropriate to their operations, in order to

- (a) prevent or deter unauthorized access;
- (b) protect the ferry or the ferry facility, including security areas, security and surveillance equipment and systems, and persons authorized to be on the ferry or at the ferry facility; and
- (c) protect cargo, if any, ships' stores and bunkers from tampering.

73. (1) Les zones réglementées sur un traversier intérieur et à une installation pour traversiers intérieurs sont établies, pour tous les niveaux MARSEC, dans leurs plans de sûreté respectifs, compte tenu de leur exploitation, pour :

Établissement

- a) prévenir ou empêcher l'accès non autorisé;
- b) protéger le traversier ou l'installation, y compris les zones de sûreté, le matériel et les systèmes de sûreté et de surveillance, et les personnes autorisées à être sur le traversier ou à l'installation;
- c) protéger contre toute modification sans autorisation les cargaisons, le cas échéant, les provisions de bord et le combustible de soute.

Signs

(2) The operator shall post, at each restricted area access point and on each security barrier, signs that identify each restricted area and state that entry is restricted to authorized persons.

(2) L'exploitant installe, à chaque point d'accès à une zone réglementée et sur chaque barrière de sûreté, des panneaux qui indiquent chaque zone réglementée et précisent que l'accès est restreint aux personnes autorisées.

Panneaux

Establishment of Restricted Areas

Établissement des zones réglementées

Security plan in respect of the domestic ferry

74. (1) In a security plan in respect of a domestic ferry, the following shall be established as restricted areas:

74. (1) Les endroits ci-après sont établis en tant que zones réglementées dans le plan de sûreté à l'égard du traversier intérieur :

Plan de sûreté à l'égard du traversier intérieur

- (a) the navigation bridge, machinery spaces, and other control stations;
- (b) spaces containing the central controls for security and surveillance equipment and systems, and for the lighting system;
- (c) spaces containing ventilation and air-conditioning systems, and other similar spaces;
- (d) access points for potable water tanks, pumps and manifolds;
- (e) spaces containing dangerous goods or hazardous substances;
- (f) spaces containing cargo pumps and their controls;
- (g) cargo spaces, if any, and spaces containing ships' stores;
- (h) crew accommodations, if any; and
- (i) any other spaces or areas vital to the security of the ferry.

- a) la passerelle de navigation, les locaux des machines et les autres postes de contrôle;
- b) les locaux contenant les commandes centrales du matériel et des systèmes de sûreté et de surveillance, et les commandes centrales du système d'éclairage;
- c) les locaux contenant les systèmes de ventilation et de climatisation et autres locaux similaires;
- d) les points d'accès aux réservoirs, aux pompes et aux collecteurs d'eau potable;
- e) les locaux contenant des marchandises ou substances dangereuses;
- f) les locaux contenant les pompes à cargaison et leurs commandes;
- g) les locaux à cargaison, le cas échéant, et les locaux contenant les provisions de bord;
- h) les locaux d'habitation de l'équipage, le cas échéant;
- i) tout autre local ou toute autre zone qui sont essentiels à la sûreté du traversier.

Domestic ferry facility security plan	<p>(2) In a security plan in respect of a domestic ferry facility, the following shall be established as restricted areas:</p> <p>(a) areas on land where ferries interface with the ferry facility;</p> <p>(b) areas in which security-sensitive information is kept, including cargo documentation, if any;</p> <p>(c) areas containing the central controls for security and surveillance equipment and systems, and for the central lighting system;</p> <p>(d) areas containing the ferry facility's critical infrastructure, including</p> <p style="padding-left: 20px;">(i) water supplies,</p> <p style="padding-left: 20px;">(ii) telecommunications,</p> <p style="padding-left: 20px;">(iii) electrical systems, and</p> <p style="padding-left: 20px;">(iv) access points for ventilation and air-conditioning systems;</p> <p>(e) areas in the ferry facility where it is reasonable to restrict access by vehicles and persons; and</p> <p>(f) areas designated for the loading, unloading or storage of cargo, if any, and ships' stores.</p>	<p>(2) Les endroits ci-après sont établis en tant que zones réglementées dans le plan de sûreté à l'égard de l'installation pour traversiers intérieurs :</p> <p>a) les zones côté terre où les traversiers sont en interface avec l'installation;</p> <p>b) les zones où sont gardés des renseignements délicats en matière de sûreté, y compris des documents relatifs aux cargaisons, le cas échéant;</p> <p>c) les zones où se trouvent les commandes centrales du matériel et des systèmes de sûreté et de surveillance, et les commandes centrales du système d'éclairage;</p> <p>d) les zones où se trouve l'infrastructure essentielle de l'installation, notamment :</p> <p style="padding-left: 20px;">(i) les réserves d'eau,</p> <p style="padding-left: 20px;">(ii) les télécommunications,</p> <p style="padding-left: 20px;">(iii) les systèmes d'électricité,</p> <p style="padding-left: 20px;">(iv) les points d'accès aux systèmes de ventilation et de climatisation;</p> <p>e) les zones de l'installation où il est raisonnable de restreindre l'accès par des véhicules et des personnes;</p> <p>f) les zones désignées pour le chargement, le déchargement ou l'entreposage des cargaisons, le cas échéant, et les provisions de bord.</p>	Plan de sûreté à l'égard de l'installation pour traversiers intérieurs
---------------------------------------	---	--	--

*Restricted Area Access**Accès aux zones réglementées*

Conditions for entering and remaining	<p>75. (1) No person shall enter or remain in a restricted area unless they are</p> <p>(a) the holder of a restricted area pass;</p> <p>(b) a person being escorted by the holder of a restricted area pass;</p> <p>(c) an inspector designated under subsection 22(1) of the Act who is on duty;</p> <p>(d) a federal, provincial or municipal government employee who requires access to the area in the performance of their duties; or</p> <p>(e) a provider of emergency services who requires access to the area for the protection and preservation of life or property.</p>	<p>75. (1) Il est interdit à toute personne d'entrer dans une zone réglementée ou d'y demeurer à moins qu'elle ne soit :</p> <p>a) le titulaire d'un laissez-passer de zone réglementée;</p> <p>b) une personne escortée par le titulaire d'un laissez-passer de zone réglementée;</p> <p>c) un inspecteur qui est désigné en vertu du paragraphe 22(1) de la Loi et qui est en service;</p> <p>d) un fonctionnaire fédéral, provincial ou municipal qui a besoin d'y avoir accès dans l'exercice de ses fonctions;</p> <p>e) un fournisseur de services d'urgence qui a besoin d'avoir accès à la zone pour la protection et la préservation de la vie ou des biens.</p>	Conditions pour entrer et demeurer
Holder of restricted area pass	<p>(2) The holder of a restricted area pass who escorts another person in a restricted area in accordance with paragraph (1)(b) shall remain with the person or ensure that another holder of a restricted area pass acts as the escort.</p>	<p>(2) Le titulaire d'un laissez-passer de zone réglementée qui escorte une autre personne dans une zone réglementée conformément à l'alinéa (1)b) demeure avec celle-ci ou veille à ce qu'un autre titulaire de laissez-passer de zone réglementée agisse en tant qu'escorte.</p>	Titulaire d'un laissez-passer de zone réglementée
Person escorted	<p>(3) A person being escorted in a restricted area in accordance with paragraph (1)(b) shall remain with the escort while in the restricted area.</p>	<p>(3) Toute personne escortée dans une zone réglementée conformément à l'alinéa (1)b) demeure avec l'escorte tant qu'elle s'y trouve.</p>	Personne escortée
Restriction on access	<p>76. No person shall provide another person with access to a restricted area or assistance in entering a restricted area unless the person accessing the restricted area is authorized to do so under section 75.</p>	<p>76. Il est interdit à toute personne de donner accès à une zone réglementée à une personne ou de l'aider à y entrer sauf si celle-ci y est autorisée en vertu de l'article 75.</p>	Accès restreint

*Restricted Area Procedures**Procédure visant les zones réglementées*

Access rules	<p>77. The security plan in respect of a domestic ferry and the security plan in respect of a domestic ferry facility shall contain security procedures for</p>	<p>77. Le plan de sûreté à l'égard d'un traversier intérieur et le plan de sûreté à l'égard d'une installation pour traversiers intérieurs comprennent,</p>	Règles d'accès
--------------	--	--	----------------

restricted areas, as appropriate to the operations of the ferry or the ferry facility, in order to

- (a) identify persons authorized to have access to those areas;
- (b) determine the conditions under which a person being escorted in accordance with paragraph 75(1)(b) is authorized to have access to those areas;
- (c) define the extent of any restricted area;
- (d) establish the times when access restrictions apply; and
- (e) clearly mark restricted areas.

MARSEC Level 1

Domestic ferry

78. (1) In the case of a domestic ferry, security procedures for restricted areas at MARSEC level 1 shall be established in the security plan in respect of the ferry, as appropriate to its operations, including

- (a) locking or securing access points;
- (b) monitoring and using surveillance equipment;
- (c) using security guards or patrols; and
- (d) using automatic intrusion detection devices to alert ferry personnel to unauthorized access.

Domestic ferry facility

(2) In the case of a domestic ferry facility, security procedures for restricted areas at MARSEC level 1 shall be established in the security plan in respect of the ferry facility, as appropriate to its operations, including

- (a) limiting access to authorized personnel;
- (b) securing all access points not actively used and providing physical barriers to impede movement through the remaining access points;
- (c) controlling access to restricted areas;
- (d) checking the identification and authorization of persons and vehicles seeking access;
- (e) patrolling or monitoring the perimeter of restricted areas;
- (f) using security personnel, automatic intrusion detection devices, surveillance equipment or surveillance systems to detect any unauthorized access into or movement in restricted areas;
- (g) directing the parking, loading and unloading of vehicles in restricted areas;
- (h) controlling the movement and storage of cargo, if any, ships' stores, and bunkers; and
- (i) designating restricted areas for performing inspections of cargo, if any, and ships' stores that are awaiting loading.

Temporary restricted area

(3) The security plan in respect of a domestic ferry facility shall include a requirement that, if a temporary restricted area is designated, a security

compte tenu de l'exploitation du traversier ou de l'installation, une procédure de sûreté visant les zones réglementées, pour :

- a) indiquer les personnes qui sont autorisées à y avoir accès;
- b) déterminer les conditions en vertu desquelles une personne escortée conformément à l'alinéa 75(1)b) est autorisée à y avoir accès;
- c) délimiter l'étendue de toute zone réglementée;
- d) établir les périodes visées par des restrictions d'accès;
- e) indiquer clairement les zones réglementées.

Niveau MARSEC 1

78. (1) Dans le cas d'un traversier intérieur, une procédure de sûreté visant les zones réglementées au niveau MARSEC 1 est établie dans le plan de sûreté à l'égard du traversier, compte tenu de son exploitation, et comprend :

- a) le verrouillage ou la sécurisation des points d'accès;
- b) la surveillance et l'utilisation de matériel de surveillance;
- c) le recours à des gardes ou à des patrouilles de sûreté;
- d) l'utilisation de dispositifs automatiques de détection des intrusions pour alerter le personnel du traversier de l'accès non autorisé.

Traversier intérieur

(2) Dans le cas d'une installation pour traversiers intérieurs, une procédure de sûreté visant les zones réglementées au niveau MARSEC 1 est établie dans le plan de sûreté à l'égard de l'installation, compte tenu de son exploitation, et comprend :

- a) la restriction de l'accès au personnel autorisé;
- b) la sécurisation des points d'accès qui ne sont pas activement utilisés et la mise en place de barrières physiques pour restreindre le passage par les autres points d'accès;
- c) le contrôle de l'accès aux zones réglementées;
- d) la vérification des pièces d'identité et de l'autorisation des personnes et des véhicules qui demandent l'accès;
- e) la patrouille ou la surveillance du périmètre des zones réglementées;
- f) l'utilisation du personnel de sûreté, des dispositifs automatiques de détection des intrusions ou du matériel ou des systèmes de surveillance pour détecter tout accès non autorisé à des zones réglementées ou tout mouvement non autorisé dans celles-ci;
- g) la direction du stationnement, du chargement et du déchargement des véhicules dans les zones réglementées;
- h) la direction du mouvement et de l'entreposage des cargaisons, le cas échéant, des provisions de bord et du combustible de soute;
- i) la désignation de zones réglementées pour les inspections des cargaisons, le cas échéant, et des provisions de bord, en attente de chargement.

Installation pour traversiers intérieurs

(3) Le plan de sûreté à l'égard d'une installation pour traversiers intérieurs comprend l'exigence selon laquelle, si une zone réglementée temporaire

Zone réglementée temporaire

sweep of it shall be conducted both before and after it is designated.

MARSEC Level 2

Domestic ferry **79.** (1) In the case of a domestic ferry, additional security procedures for restricted areas at MARSEC level 2 shall be established in the security plan in respect of the ferry, as appropriate to its operations, including

- (a) increasing the frequency and intensity of monitoring and access control in restricted areas;
- (b) establishing restricted areas adjacent to access points;
- (c) continuously monitoring each area using surveillance equipment; and
- (d) the assignment of additional personnel to guard or patrol each area.

Domestic ferry facility (2) In the case of a domestic ferry facility, additional security procedures for restricted areas at MARSEC level 2 shall be established in the security plan in respect of the ferry facility, as appropriate to its operations, including

- (a) increasing the frequency and intensity of monitoring and access control in restricted areas;
- (b) enhancing the effectiveness of the physical barriers surrounding restricted areas by the use of patrols or automatic intrusion detection devices;
- (c) reducing the number of access points for restricted areas and enhancing the controls applied at the remaining access points;
- (d) restricting the parking of vehicles adjacent to ferries;
- (e) reducing access to restricted areas, and movements and storage in those areas;
- (f) using surveillance equipment that records and monitors continuously;
- (g) increasing the number and frequency of security patrols, including the use of waterborne patrols; and
- (h) establishing areas adjacent to restricted areas and restricting access to those areas.

MARSEC Level 3

Domestic ferry **80.** (1) In the case of a domestic ferry, additional security procedures for restricted areas at MARSEC level 3 shall be established in the security plan in respect of the ferry, as appropriate to its operations, including

- (a) establishing of additional restricted areas on the ferry in proximity to the location of a security incident or the presumed location of a security threat; and
- (b) searching restricted areas as part of a security sweep of the ferry.

est désignée, un ratissage de sûreté de celle-ci doit être effectué avant et après la désignation de la zone.

Niveau MARSEC 2

79. (1) Dans le cas d'un traversier intérieur, une procédure de sûreté supplémentaire visant les zones réglementées au niveau MARSEC 2 est établie dans le plan de sûreté à l'égard du traversier, compte tenu de son exploitation, et comprend :

- a) l'augmentation de la fréquence et du degré de surveillance des zones réglementées, ainsi que des contrôles de l'accès à ces zones;
- b) l'établissement de zones réglementées adjacentes aux points d'accès;
- c) la surveillance constante de chaque zone au moyen de matériel de surveillance;
- d) l'affectation de personnel supplémentaire pour garder chaque zone ou la patrouiller.

(2) Dans le cas d'une installation pour traversiers intérieurs, une procédure de sûreté supplémentaire visant les zones réglementées au niveau MARSEC 2 est établie dans le plan de sûreté à l'égard de l'installation, compte tenu de son exploitation, et comprend :

- a) l'augmentation de la fréquence et du degré de surveillance des zones réglementées, ainsi que des contrôles de l'accès à ces zones;
- b) l'amélioration de l'efficacité des barrières physiques entourant les zones réglementées, au moyen de patrouilles ou de dispositifs automatiques de détection des intrusions;
- c) la réduction du nombre de points d'accès aux zones réglementées et l'amélioration des contrôles appliqués aux autres points d'accès;
- d) la restriction du stationnement de véhicules adjacents aux traversiers;
- e) la réduction de l'accès aux zones réglementées et des mouvements et de l'entreposage dans ces zones;
- f) l'utilisation de matériel de surveillance qui assure une surveillance et un enregistrement permanents;
- g) l'augmentation du nombre et de la fréquence des patrouilles de sûreté, y compris l'utilisation de patrouilles sur l'eau;
- h) l'établissement de zones adjacentes aux zones réglementées et la restriction de l'accès à ces zones.

Niveau MARSEC 3

80. (1) Dans le cas d'un traversier intérieur, une procédure de sûreté supplémentaire visant les zones réglementées au niveau MARSEC 3 est établie dans le plan de sûreté à l'égard du traversier, compte tenu de son exploitation, et comprend :

- a) l'établissement de zones réglementées supplémentaires sur le traversier, à proximité du lieu d'un incident de sûreté ou du lieu présumé d'une menace contre la sûreté;
- b) la fouille des zones réglementées dans le cadre d'un ratissage de sûreté du traversier.

Traversier intérieur

Installation pour traversiers intérieurs

Traversier intérieur

Domestic ferry facility

(2) In the case of a domestic ferry facility, additional security procedures for restricted areas at MARSEC level 3 shall be established in the security plan in respect of the ferry facility, as appropriate to its operations, including

- (a) designating additional restricted areas;
- (b) prohibiting access to restricted areas; and
- (c) searching restricted areas as part of a security sweep of all or part of the ferry facility.

(2) Dans le cas d'une installation pour traversiers intérieurs, une procédure de sûreté supplémentaire visant les zones réglementées au niveau MARSEC 3 est établie dans le plan de sûreté à l'égard de l'installation, compte tenu de son exploitation, et comprend :

- a) la désignation de zones réglementées supplémentaires;
- b) l'interdiction de l'accès aux zones réglementées;
- c) la fouille des zones réglementées dans le cadre d'un ratissage de sûreté d'une partie ou de l'ensemble de l'installation.

Installation pour traversiers intérieurs

SECURITY PROCEDURES FOR HANDLING CARGO

PROCÉDURE DE SÛRETÉ VISANT LA MANUTENTION DES CARGAISONS

General

Généralités

Objectives

81. (1) If a domestic ferry or a domestic ferry facility handles cargo, security procedures in relation to cargo handling shall be established in their respective security plans for all MARSEC levels, as appropriate to their operations, in order to

- (a) deter and detect tampering;
- (b) prevent cargo that is not meant for carriage from being accepted and stored on the ferry or in the ferry facility;
- (c) identify cargo that is approved for loading onto the ferry;
- (d) control inventory at points of access to the ferry; and
- (e) inspect cargo for dangerous substances and devices, by one or more of the following means:
 - (i) visual examination,
 - (ii) physical examination,
 - (iii) the use of detection devices such as scanners,
 - (iv) the use of canines.

81. (1) Dans le cas d'un traversier intérieur ou d'une installation pour traversiers intérieurs qui manutentionnent des cargaisons, une procédure de sûreté visant la manutention des cargaisons est établie, pour tous les niveaux MARSEC, dans leurs plans de sûreté respectifs, compte tenu de leur exploitation, pour :

- a) empêcher et détecter toute modification sans autorisation;
- b) prévenir l'acceptation et l'entreposage sur le traversier ou dans l'installation des cargaisons dont le transport n'est pas prévu;
- c) indiquer la cargaison dont le chargement à bord du traversier a été approuvé;
- d) contrôler les stocks aux points d'accès au traversier;
- e) inspecter la cargaison à l'aide d'au moins l'un des moyens ci-après pour détecter la présence de substances et d'engins dangereux :
 - (i) l'examen visuel,
 - (ii) l'examen matériel,
 - (iii) les dispositifs de détection tels que les appareils à balayage,
 - (iv) les chiens.

Objectifs

Domestic ferry facility

(2) In addition to the requirements in subsection (1), cargo handling procedures shall be established in the security plan in respect of a domestic ferry facility, as appropriate to its operations, in order to

- (a) identify cargo that is accepted for temporary storage in a restricted area while awaiting loading or pickup;
- (b) release cargo only to the carrier specified in the cargo documentation;
- (c) coordinate with shippers and other persons responsible for cargo;
- (d) create, update and maintain a continuous inventory of certain dangerous cargoes, from their receipt to their delivery in the ferry facility, that sets out the locations in which they are stored; and
- (e) check the documentation of cargo entering the ferry facility.

(2) Outre les exigences du paragraphe (1), une procédure de sûreté visant la manutention des cargaisons est établie dans le plan de sûreté à l'égard d'une installation pour traversiers intérieurs, compte tenu de son exploitation, pour :

- a) indiquer la cargaison qui a été acceptée pour entreposage temporaire dans une zone réglementée en attente du chargement ou du ramassage;
- b) ne remettre la cargaison qu'au transporteur mentionné dans le document relatif à la cargaison;
- c) assurer la coordination avec les expéditeurs et les autres personnes responsables de la cargaison;
- d) créer, mettre à jour et tenir un inventaire tournant de certaines cargaisons dangereuses, de leur réception à leur livraison dans l'installation, lequel inventaire indique l'endroit de leur entreposage;

Installation pour traversiers intérieurs

Arrangements
with shippers

(3) The ferry security officer or the ferry facility security officer may, with the agreement of the operator and, if applicable, the port security officer, make arrangements with shippers or other persons responsible for cargo in relation to off-site inspection, sealing, scheduling, supporting documentation, and similar matters. The ferry security officer or the ferry facility security officer shall inform the operator and, if applicable, the port security officer, of any arrangement.

e) vérifier le document relatif à la cargaison qui entre à l'installation.

(3) L'agent de sûreté d'un traversier ou d'une installation pour traversiers peut, avec l'accord de l'exploitant et, le cas échéant, de l'agent de sûreté du port, prendre avec les expéditeurs ou les autres responsables de la cargaison, des arrangements portant sur l'inspection hors site, l'apposition de scellés, l'ordonnancement, la documentation à l'appui et les autres questions similaires. L'agent de sûreté du traversier ou de l'installation pour traversiers fait part de tout arrangement à l'exploitant et, le cas échéant, à l'agent de sûreté du port.

Arrangements
avec les
expéditeurs*MARSEC Level 1*Domestic
ferry facility

82. If a domestic ferry facility handles cargo, security procedures for the handling of cargo at MARSEC level 1 shall be established in the security plan in respect of the ferry facility, as appropriate to its operations, including the following random activities:

- (a) verifying that cargo, containers and cargo transport units entering the ferry facility match the invoice or other cargo documentation;
- (b) inspecting cargo, containers, cargo transport units and cargo storage areas in the ferry facility before and during cargo handling operations to detect evidence of tampering; and
- (c) examining seals and other methods used to detect evidence of tampering when cargo, containers, or cargo transport units enter the ferry facility or are stored there.

Niveau MARSEC 1

82. Dans le cas d'une installation pour traversiers intérieurs qui manutentionne des cargaisons, une procédure de sûreté visant la manutention des cargaisons au niveau MARSEC 1 est établie dans le plan de sûreté à l'égard de l'installation, compte tenu de son exploitation, et comprend les activités suivantes effectuées au hasard :

- a) la vérification de la cargaison, des conteneurs et des unités de transport de cargaison qui entrent dans l'installation pour qu'ils correspondent à la facture ou à un autre document relatif à la cargaison;
- b) l'inspection de la cargaison, des conteneurs, des unités de transport de cargaison, et des zones d'entreposage de la cargaison dans l'installation avant et pendant les opérations de manutention de la cargaison pour détecter toute preuve de modification sans autorisation;
- c) l'examen des scellés et des autres méthodes utilisées pour détecter toute preuve de modification sans autorisation au moment où la cargaison, les conteneurs ou les unités de transport de cargaison entrent dans l'installation ou y sont entreposés.

Installation
pour traversiers
intérieurs*MARSEC Level 2*Domestic
ferry facility

83. If a domestic ferry facility handles cargo, additional security procedures for the handling of cargo at MARSEC level 2 shall be established in the security plan in respect of the ferry facility, as appropriate to its operations, including

- (a) intensifying inspections to ensure that only documented cargo enters the ferry facility;
- (b) increasing the frequency and detail of examinations of seals and other methods used to prevent tampering;
- (c) segregating inbound cargo, outbound cargo and ships' stores;
- (d) increasing the frequency and intensity of visual and physical inspections; and
- (e) limiting the number of locations where certain dangerous cargoes, if any, are stored.

Niveau MARSEC 2

83. Dans le cas d'une installation pour traversiers intérieurs qui manutentionne des cargaisons, une procédure de sûreté supplémentaire visant la manutention des cargaisons au niveau MARSEC 2 est établie dans le plan de sûreté à l'égard de l'installation, compte tenu de son exploitation, et comprend :

- a) des inspections plus détaillées pour que seule la cargaison accompagnée d'un document entre dans l'installation;
- b) des examens plus fréquents et plus détaillés des scellés et des autres méthodes utilisées pour prévenir toute modification sans autorisation;
- c) la séparation de la cargaison à l'arrivée, de la cargaison au départ et des provisions de bord;
- d) des inspections visuelles et manuelles plus fréquentes et plus poussées;
- e) la limitation du nombre de lieux d'entreposage de certaines cargaisons dangereuses, le cas échéant.

Installation
pour traversiers
intérieurs

MARSEC Level 3

Domestic ferry facility

84. If a domestic ferry facility handles cargo, additional security procedures for the handling of cargo at MARSEC level 3 shall be established in the security plan in respect of the ferry facility, as appropriate to its operations, including

- (a) confirming the inventory and location of certain dangerous cargoes in the ferry facility;
- (b) suspending cargo movements or cargo operations in all or part of the ferry facility; and
- (c) cooperating with emergency response providers, vessels or marine facilities.

Niveau MARSEC 3

Installation pour traversiers intérieurs

84. Dans le cas d'une installation pour traversiers intérieurs qui manutentionne des cargaisons, une procédure de sûreté supplémentaire visant la manutention des cargaisons au niveau MARSEC 3 est établie dans le plan de sûreté à l'égard de l'installation, compte tenu de son exploitation, et comprend :

- a) la confirmation des stocks et de l'emplacement de certaines cargaisons dangereuses présentes dans l'installation;
- b) la suspension des mouvements de la cargaison ou des opérations liées à celle-ci dans l'ensemble ou une partie de l'installation;
- c) la collaboration avec des fournisseurs de services d'intervention d'urgence, des bâtiments ou des installations maritimes.

SECURITY PROCEDURES FOR DELIVERY OF SHIPS' STORES AND BUNKERS

PROCÉDURE DE SÛRETÉ VISANT LA LIVRAISON DES PROVISIONS DE BORD ET DU COMBUSTIBLE DE SOUTE

General

Généralités

Objectives

85. (1) Security procedures for the delivery of ships' stores and bunkers shall be established in the security plan in respect of a domestic ferry and the security plan in respect of a domestic ferry facility for all MARSEC levels, as appropriate to the operations of the ferry or the ferry facility, in order to

- (a) inspect ships' stores for package integrity;
- (b) prevent ships' stores from being accepted without inspection;
- (c) prevent tampering; and
- (d) prevent ships' stores and bunkers from being accepted without being ordered.

85. (1) Une procédure de sûreté visant la livraison des provisions de bord et du combustible de soute est établie, pour tous les niveaux MARSEC, dans le plan de sûreté à l'égard d'un traversier intérieur et dans le plan de sûreté à l'égard d'une installation pour traversiers intérieurs, compte tenu de l'exploitation du traversier ou de l'installation, pour :

- a) inspecter l'intégrité des emballages des provisions de bord;
- b) prévenir l'acceptation sans inspection des provisions de bord;
- c) prévenir toute modification sans autorisation;
- d) prévenir l'acceptation des provisions de bord et du combustible de soute sans avoir été commandés.

Objectifs

Standing procedures

(2) If a domestic ferry routinely interfaces with the same domestic ferry facility, the security plan in respect of the ferry may establish standing procedures involving the ferry, its suppliers, and the ferry facility regarding the notification and timing of deliveries, and their documentation.

(2) Dans le cas d'un traversier intérieur qui a régulièrement des interfaces avec une installation pour traversiers intérieurs, le plan de sûreté à l'égard du traversier peut établir une procédure permanente visant le traversier, ses fournisseurs et l'installation portant sur la notification et le calendrier des livraisons et leur documentation.

Procédure permanente

MARSEC Level 1

Domestic ferry

86. (1) In the case of a domestic ferry, security procedures for the delivery of ships' stores and bunkers at MARSEC level 1 shall be established in the security plan in respect of the ferry, as appropriate to its operations, including

- (a) conducting a random inspection of ships' stores before they are accepted;
- (b) verifying that ships' stores and bunkers match the order before being brought on board or being bunkered; and
- (c) immediately securing ships' stores following delivery.

Niveau MARSEC 1

Traversier intérieur

86. (1) Dans le cas d'un traversier intérieur, une procédure de sûreté visant la livraison des provisions de bord et du combustible de soute au niveau MARSEC 1 est établie dans le plan de sûreté à l'égard du traversier, compte tenu de son exploitation, et comprend :

- a) l'inspection au hasard des provisions de bord avant qu'elles soient acceptées;
- b) la vérification de la concordance des provisions de bord et du combustible de soute avec la commande avant que les provisions de bord soient chargées à bord ou que le combustible de soute soit mis en soute;
- c) la garde immédiate en lieu sûr des provisions de bord après leur livraison.

Domestic ferry facility	<p>(2) In the case of a domestic ferry facility, security procedures for the delivery of ships' stores and bunkers at MARSEC level 1 shall be established in the security plan in respect of the ferry facility, as appropriate to its operations, including</p> <p>(a) coordinating with ferry operators that are inspecting ships' stores;</p> <p>(b) requiring advance notification of the delivery of ships' stores or bunkers, including a list of the stores or bunkers, driver information and the licence plate number of the delivery vehicle;</p> <p>(c) conducting random inspections of delivery vehicles; and</p> <p>(d) controlling the movement of delivery vehicles in the ferry facility.</p>	<p>(2) Dans le cas d'une installation pour traversiers intérieurs, une procédure de sûreté visant la livraison des provisions de bord et du combustible de soute au niveau MARSEC 1 est établie dans le plan de sûreté à l'égard de l'installation, compte tenu de son exploitation, et comprend :</p> <p>a) la coordination avec les exploitants de traversiers qui inspectent les provisions de bord;</p> <p>b) le fait d'exiger un préavis de la livraison des provisions de bord ou du combustible de soute, y compris une liste de ceux-ci, les coordonnées du conducteur et le numéro d'immatriculation du véhicule de livraison;</p> <p>c) l'inspection au hasard des véhicules de livraison;</p> <p>d) la gestion du déplacement des véhicules de livraison dans l'installation.</p>	Installation pour traversiers intérieurs
-------------------------	--	--	--

*MARSEC Level 2**Niveau MARSEC 2*

Domestic ferry	<p>87. (1) In the case of a domestic ferry, additional security procedures for the delivery of ships' stores and bunkers at MARSEC level 2 shall be established in the security plan in respect of the ferry, as appropriate to its operations, including</p> <p>(a) intensifying the inspection of ships' stores; and</p> <p>(b) inspecting ships' stores before they are received on board.</p>	<p>87. (1) Dans le cas d'un traversier intérieur, une procédure de sûreté supplémentaire visant la livraison des provisions de bord et du combustible de soute au niveau MARSEC 2 est établie dans le plan de sûreté à l'égard du traversier, compte tenu de son exploitation, et comprend :</p> <p>a) l'inspection plus détaillée des provisions de bord;</p> <p>b) l'inspection des provisions de bord avant leur réception à bord.</p>	Traversier intérieur
----------------	--	--	----------------------

Domestic ferry facility	<p>(2) In the case of a domestic ferry facility, additional security procedures for the delivery of ships' stores and bunkers at MARSEC level 2 shall be established in the security plan in respect of the ferry facility, as appropriate to its operations, including</p> <p>(a) coordinating with ferry operators that are inspecting ships' stores more intensively;</p> <p>(b) verifying that ships' stores and bunkers match the invoice or other documentation before they enter the ferry facility;</p> <p>(c) escorting delivery vehicles in the ferry facility; and</p> <p>(d) restricting or prohibiting the entry of ships' stores and bunkers that will not leave the ferry facility within the period set out in the invoice or other documentation.</p>	<p>(2) Dans le cas d'une installation pour traversiers intérieurs, une procédure de sûreté supplémentaire visant la livraison des provisions de bord et du combustible de soute au niveau MARSEC 2 est établie dans le plan de sûreté à l'égard de l'installation, compte tenu de son exploitation, et comprend :</p> <p>a) la coordination avec les exploitants de traversiers qui inspectent de manière plus poussée les provisions de bord;</p> <p>b) la vérification de la concordance des provisions de bord et du combustible de soute avec la facture ou un autre document avant qu'ils entrent à l'installation;</p> <p>c) l'escorte des véhicules de livraison dans l'installation;</p> <p>d) la restriction ou l'interdiction visant l'entrée des provisions de bord et du combustible de soute qui ne quitteront pas l'installation dans le délai précisé dans la facture ou un autre document.</p>	Installation pour traversiers intérieurs
-------------------------	--	--	--

*MARSEC Level 3**Niveau MARSEC 3*

Domestic ferry	<p>88. (1) In the case of a domestic ferry, additional security procedures for the delivery of ships' stores and bunkers at MARSEC level 3 shall be established in the security plan in respect of the ferry, as appropriate to its operations, including</p> <p>(a) conducting more intensive inspections of ships' stores; and</p> <p>(b) restricting or suspending the handling of ships' stores and bunkers or refusing to accept them on board.</p>	<p>88. (1) Dans le cas d'un traversier intérieur, une procédure de sûreté supplémentaire visant la livraison des provisions de bord et du combustible de soute au niveau MARSEC 3 est établie dans le plan de sûreté à l'égard du traversier, compte tenu de son exploitation, et comprend :</p> <p>a) des inspections plus détaillées des provisions de bord;</p> <p>b) la restriction ou la suspension visant la manutention des provisions de bord et du combustible de soute ou le refus de les accepter à bord.</p>	Traversier intérieur
----------------	---	---	----------------------

Domestic ferry facility (2) In the case of a domestic ferry facility, additional security procedures for the delivery of ships' stores and bunkers at MARSEC level 3 shall be established in the security plan in respect of the ferry facility, as appropriate to its operations, including

- (a) restricting or suspending the delivery of ships' stores and bunkers; and
- (b) refusing to accept ships' stores and bunkers at the ferry facility.

(2) Dans le cas d'une installation pour traversiers intérieurs, une procédure de sûreté supplémentaire visant la livraison des provisions de bord et du combustible de soute au niveau MARSEC 3 est établie dans le plan de sûreté à l'égard de l'installation, compte tenu de son exploitation, et comprend :

- a) la restriction ou la suspension visant la livraison des provisions de bord et du combustible de soute;
- b) le refus d'accepter des provisions de bord et du combustible de soute à l'installation.

Installation pour traversiers intérieurs

SECURITY PROCEDURES FOR MONITORING

PROCÉDURE DE SÛRETÉ VISANT LA SURVEILLANCE

General

Généralités

Objective **89.** (1) Security procedures shall be established for all MARSEC levels in the security plan in respect of a domestic ferry and the security plan in respect of a domestic ferry facility, as appropriate to their operations, to continuously monitor the ferry or the ferry facility, the area surrounding it, all restricted areas and all interfaces, through a combination of lighting, watchkeepers, security guards, deck watches, automatic intrusion detection devices, surveillance equipment and waterborne patrols.

89. (1) Une procédure de sûreté est établie, pour tous les niveaux MARSEC, dans le plan de sûreté à l'égard d'un traversier intérieur et dans le plan de sûreté à l'égard d'une installation pour traversiers intérieurs, compte tenu de l'exploitation du traversier et de l'installation, pour assurer la surveillance constante du traversier ou de l'installation, de la zone les entourant, des zones réglementées et des interfaces, au moyen d'une combinaison de dispositifs d'éclairage, de personnel de quart, de gardes de sûreté, des services de quart à la passerelle, de dispositifs de détection automatique des intrusions, de matériel de surveillance et de patrouilles sur l'eau.

Objectif

Lighting (2) The following shall be considered when establishing the appropriate level and location of lighting:

- (a) domestic ferry and domestic ferry facility personnel shall be able to detect activities on and around the ferry and the ferry facility, on both the shoreside and the waterside;
- (b) the lighting shall facilitate the identification of persons at access points;
- (c) the lighting may be provided through coordination between the ferry and the ferry facility and, if applicable, the port administration; and
- (d) in the case of a ferry, when lighting is necessary for a ferry that is under way, the lighting shall be the maximum available that is consistent with safe navigation, taking into account the *International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972*.

(2) Il doit être tenu compte des facteurs suivants dans l'établissement du niveau et de l'emplacement appropriés de l'éclairage :

- a) le personnel du traversier intérieur ou de l'installation pour traversiers intérieurs doit être en mesure de détecter des activités sur le traversier ou dans l'installation, et autour de ceux-ci, tant du côté terre que du côté mer;
- b) l'éclairage doit faciliter l'identification des personnes aux points d'accès;
- c) l'éclairage peut être assuré par la coordination entre le traversier et l'installation et, le cas échéant, l'organisme portuaire;
- d) dans le cas d'un traversier, lorsque l'éclairage est nécessaire pour un traversier qui fait route, l'éclairage doit être l'éclairage maximal disponible qui est compatible avec la sécurité de la navigation, compte tenu du *Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer*.

Éclairage

Coordination of procedures (3) Security procedures for monitoring may be coordinated between a domestic ferry and a domestic ferry facility and, if applicable, a port administration.

(3) La procédure de sûreté visant la surveillance peut être coordonnée entre un traversier intérieur et une installation pour traversiers intérieurs et, le cas échéant, un organisme portuaire.

Coordination des procédures

MARSEC Level 1

Niveau MARSEC 1

Domestic ferry **90.** (1) In the case of a domestic ferry, security procedures for monitoring at MARSEC level 1 shall be established in the security plan in respect of the ferry, as appropriate to its operations, including

- (a) conducting emergency searches of the ferry;
- (b) identifying and fixing any system failure and any malfunction of monitoring equipment;

90. (1) Dans le cas d'un traversier intérieur, une procédure de sûreté visant la surveillance au niveau MARSEC 1 est établie dans le plan de sûreté à l'égard du traversier, compte tenu de son exploitation, et comprend :

- a) la tenue de fouilles d'urgence du traversier;
- b) l'identification et la correction des défaillances des systèmes et des pannes du matériel de surveillance;

Traversier intérieur

- (c) continually monitoring any automatic intrusion detection device; and
 (d) lighting the deck and the ferry access points sufficiently during the period between sunset and sunrise and during periods of limited visibility to allow the visual identification of persons seeking to board the ferry.

Domestic ferry facility

(2) In the case of a domestic ferry facility, security procedures for monitoring at MARSEC level 1 shall be established in the security plan in respect of the ferry facility in accordance with the requirements in section 89.

MARSEC Level 2

Domestic ferry

91. (1) In the case of a domestic ferry, additional security procedures for monitoring at MARSEC level 2 shall be established in the security plan in respect of the ferry, as appropriate to its operations, including

- (a) increasing the frequency and detail of security patrols;
 (b) increasing the coverage and intensity of lighting;
 (c) using, or increasing the use of, security and surveillance equipment;
 (d) assigning additional personnel as security lookouts; and
 (e) coordinating monitoring by means of foot, vehicle or waterborne patrols, if they are provided by a ferry facility or a port administration.

Domestic ferry facility

(2) In the case of a domestic ferry facility, additional security procedures for monitoring at MARSEC level 2 shall be established in the security plan in respect of the ferry facility, as appropriate to its operations, including

- (a) increasing the coverage and intensity of lighting and surveillance equipment, including through the provision of additional lighting and surveillance;
 (b) increasing the frequency of foot, vehicle or waterborne patrols; and
 (c) assigning additional security personnel to monitoring and patrols.

MARSEC Level 3

Domestic ferry

92. (1) In the case of a domestic ferry, additional security procedures for monitoring at MARSEC level 3 shall be established in the security plan in respect of the ferry, as appropriate to its operations, including

- (a) cooperating with emergency response providers, marine facilities and port administrations;
 (b) turning on all the lights on the ferry and in its vicinity;
 (c) utilizing all surveillance equipment capable of recording activities on the ferry or in its vicinity;
 (d) maximizing the recording time of the surveillance equipment;

- c) la surveillance constante des dispositifs automatiques de détection des intrusions;
 d) l'éclairage suffisant du pont et des points d'accès au traversier entre le coucher et le lever du soleil et pendant les périodes de faible visibilité pour permettre l'identification visuelle des personnes désirant y monter.

(2) Dans la cas d'une installation pour traversiers intérieurs, une procédure de sûreté visant la surveillance au niveau MARSEC 1 est établie dans le plan de sûreté à l'égard de l'installation conformément aux exigences de l'article 89.

Installation pour traversiers intérieurs

Niveau MARSEC 2

91. (1) Dans le cas d'un traversier intérieur, une procédure de sûreté supplémentaire visant la surveillance au niveau MARSEC 2 est établie dans le plan de sûreté à l'égard du traversier, compte tenu de son exploitation, et comprend :

- a) l'augmentation de la fréquence et du degré de détail des patrouilles de sûreté;
 b) l'augmentation du périmètre de rayonnement et de l'intensité de l'éclairage;
 c) l'utilisation, ou l'augmentation de l'utilisation, du matériel de sûreté et de surveillance;
 d) l'affectation de personnel supplémentaire à la vigie de sûreté;
 e) la coordination de la surveillance au moyen de patrouilles à pied, motorisées ou sur l'eau, si elles sont fournies par une installation pour traversiers ou un organisme portuaire.

Traversier intérieur

(2) Dans le cas d'une installation pour traversiers intérieurs, une procédure de sûreté supplémentaire visant la surveillance au niveau MARSEC 2 est établie dans le plan de sûreté à l'égard de l'installation, compte tenu de son exploitation, et comprend :

- a) l'augmentation du périmètre de rayonnement et de l'intensité de l'éclairage et du matériel de surveillance, notamment par un éclairage et une surveillance accrues;
 b) l'augmentation de la fréquence des patrouilles à pied, motorisées ou sur l'eau;
 c) l'affectation de personnel de sûreté supplémentaire pour la surveillance et les patrouilles.

Installation pour traversiers intérieurs

Niveau MARSEC 3

92. (1) Dans le cas d'un traversier intérieur, une procédure de sûreté supplémentaire visant la surveillance au niveau MARSEC 3 est établie dans le plan de sûreté à l'égard du traversier, compte tenu de son exploitation, et comprend :

- a) la collaboration avec les fournisseurs de services d'intervention d'urgence, les installations maritimes et les organismes portuaires;
 b) l'allumage de l'ensemble de l'éclairage du traversier et de la zone autour de celui-ci;
 c) l'utilisation de tout le matériel de surveillance pouvant enregistrer les activités sur le traversier ou à proximité de celui-ci;
 d) la prolongation au maximum de la durée d'enregistrement du matériel de surveillance;

Traversier intérieur

- (e) conducting an underwater inspection of the hull; and
- (f) taking measures to deter underwater access to the hull, including slow revolutions of the ferry's propellers.

Domestic ferry facility

(2) In the case of a domestic ferry facility, additional security procedures for monitoring at MARSEC level 3 shall be established in the security plan in respect of the ferry facility, as appropriate to its operations, including

- (a) turning on all the lights at the ferry facility and in its vicinity;
- (b) activating all surveillance equipment capable of recording;
- (c) maximizing the recording time of the surveillance equipment; and
- (d) conducting underwater inspection of the wharves, docks or other similar works.

SECURITY PROCEDURES FOR SECURITY THREATS, SECURITY BREACHES AND SECURITY INCIDENTS

Objectives

93. Security procedures for responding to security threats, security breaches or security incidents on a domestic ferry and at a domestic ferry facility shall be established in their respective security plans for all MARSEC levels, as appropriate to the operations of the ferry or the ferry facility, in order to

- (a) maintain critical ferry, ferry facility and interface operations by
 - (i) prohibiting entry into the affected area,
 - (ii) denying access to the ferry or ferry facility, except to persons responding to the security threat, security breach or security incident,
 - (iii) implementing the appropriate MARSEC level security procedures throughout the ferry or ferry facility,
 - (iv) stopping cargo-handling operations, if any, and
 - (v) notifying shoreside authorities, or other ferries, vessels or marine facilities of the security threat, security breach or security incident;
- (b) evacuate the ferry or ferry facility in case of security threats, security breaches or security incidents;
- (c) report to the Minister, without undue delay, any security threats, security breaches or security incidents;
- (d) brief ferry or ferry facility personnel on potential security threats and the need for vigilance and their assistance in reporting suspicious persons, objects or activities; and
- (e) suspend non-critical operations in order to focus response on critical operations.

- e) l'inspection sous-marine de la coque;
- f) la prise de mesures pour empêcher l'accès sous-marin à la coque, y compris le fait de faire tourner lentement les hélices du traversier.

(2) Dans le cas d'une installation pour traversiers intérieurs, une procédure de sûreté supplémentaire visant la surveillance au niveau MARSEC 3 est établie dans le plan de sûreté à l'égard de l'installation, compte tenu de son exploitation, et comprend :

- a) l'allumage de l'ensemble de l'éclairage de l'installation et de la zone autour de celle-ci;
- b) l'allumage de tout le matériel de surveillance capable d'enregistrer;
- c) la prolongation au maximum de la durée d'enregistrement du matériel de surveillance;
- d) l'inspection sous-marine des jetées, des quais et d'autres ouvrages similaires.

Installation pour traversiers intérieurs

PROCÉDURE DE SÛRETÉ VISANT LES MENACES CONTRE LA SÛRETÉ, LES INFRACTIONS À LA SÛRETÉ ET LES INCIDENTS DE SÛRETÉ

Objectifs

93. Une procédure de sûreté visant les menaces contre la sûreté, les infractions à la sûreté et les incidents de sûreté sur un traversier intérieur et à une installation pour traversiers intérieurs est établie, pour tous les niveaux MARSEC, dans leurs plans de sûreté respectifs, compte tenu de l'exploitation du traversier ou de l'installation, pour :

- a) maintenir les opérations essentielles du traversier, de l'installation et de l'interface :
 - (i) en interdisant l'entrée dans la zone touchée,
 - (ii) en refusant l'accès au traversier ou à l'installation, sauf aux personnes qui répondent à la menace contre la sûreté, à l'infraction à la sûreté ou à l'incident de sûreté,
 - (iii) en mettant en œuvre la procédure de sûreté appropriée au niveau MARSEC sur tout le traversier ou dans toute l'installation,
 - (iv) en cessant les opérations de manutention de la cargaison, le cas échéant,
 - (v) en avisant les autorités terrestres ou d'autres traversiers, bâtiments ou installations maritimes de la menace contre la sûreté, de l'infraction à la sûreté ou de l'incident de sûreté;
- b) faire évacuer le traversier ou l'installation en cas de menaces contre la sûreté, d'infractions à la sûreté ou d'incidents de sûreté;
- c) signaler, sans retard injustifié, au ministre toute menace contre la sûreté ou infraction à la sûreté ou tout incident de sûreté;
- d) informer le personnel du traversier ou de l'installation des menaces contre la sûreté potentielles et de la nécessité d'être vigilant et d'apporter son aide pour signaler les personnes, les activités ou les objets qui sont suspects;
- e) suspendre les opérations qui ne sont pas essentielles pour concentrer les interventions sur les opérations essentielles.

SECURITY DRILLS AND SECURITY EXERCISES

EXERCICES ET ENTRAÎNEMENTS DE SÛRETÉ

*General**Généralités*

Objectives

94. Security drills and security exercises shall test the proficiency of domestic ferry personnel and domestic ferry facility personnel in carrying out their assigned security responsibilities at all MARSEC levels and the effective implementation of the respective security plans of the ferry or the ferry facility, and shall enable the ferry security officer or the ferry facility security officer to identify any related security deficiencies that need to be rectified.

94. Les exercices et les entraînements de sûreté mettent à l'essai la compétence du personnel des traversiers intérieurs et des installations pour traversiers intérieurs pour s'acquitter des responsabilités qui lui sont confiées en matière de sûreté à tous les niveaux MARSEC et la mise en œuvre efficace de leurs plans de sûreté respectifs, et permettent à l'agent de sûreté du traversier ou à l'agent de sûreté de l'installation pour traversiers de repérer toute lacune en matière de sûreté connexe à corriger.

Objectifs

*Security Drills**Exercices de sûreté*

Frequency of drills

95. (1) The operator of a domestic ferry or a domestic ferry facility shall ensure that a security drill is conducted at least once every three months except when the ferry or the ferry facility is out of service, in which case a drill shall be conducted within one week after the ferry or the ferry facility is back in service.

95. (1) L'exploitant d'un traversier intérieur ou d'une installation pour traversiers intérieurs veille à ce qu'un exercice de sûreté soit effectué au moins une fois tous les trois mois, sauf lorsque le traversier ou l'installation n'est pas en service. Dans un tel cas, l'exercice est effectué dans la semaine qui suit la remise en service du traversier ou de l'installation.

Fréquence des exercices

Separate or coordinated drills

(2) Domestic ferries and domestic ferry facilities may hold separate or coordinated drills.

(2) Les exercices de sûreté des traversiers intérieurs et ceux des installations pour traversiers intérieurs peuvent être tenus conjointement ou non.

Exercices conjoints ou séparés

Concurrent drills

(3) A security drill may be conducted with another drill, if appropriate.

(3) Un exercice de sûreté peut être jumelé à un autre exercice, s'il y a lieu.

Exercices jumelés

Security plan elements tested

(4) Security drills shall test individual elements of the security plan in respect of a domestic ferry or a domestic ferry facility including responses to security threats, security breaches and security incidents, and shall take into account, in respect of the ferry or the ferry facility, the types of operations, personnel changes and other relevant circumstances.

(4) Les exercices de sûreté mettent à l'essai chaque élément du plan de sûreté à l'égard d'un traversier intérieur ou d'une installation pour traversiers intérieurs, y compris les interventions à la suite de menaces contre la sûreté, d'infractions à la sûreté et d'incidents de sûreté, et tiennent compte, à l'égard du traversier ou de l'installation, des types d'activités, des changements de personnel et d'autres circonstances pertinentes.

Éléments du plan de sûreté mis à l'essai

Equivalency

(5) A documented response to a security incident is considered equivalent to a security drill.

(5) Une intervention d'urgence documentée à la suite d'un incident de sûreté équivaut à un exercice de sûreté.

Équivalence

*Security Exercises**Entraînements de sûreté*

Frequency of exercises

96. (1) Security exercises shall be conducted at least once every calendar year, with not more than 18 months between them.

96. (1) Les entraînements de sûreté sont effectués au moins une fois par année civile, l'intervalle entre deux entraînements consécutifs ne dépassant pas dix-huit mois.

Fréquence des entraînements

Types of exercises

(2) Security exercises may be
(a) full-scale;
(b) a tabletop simulation or seminar; or
(c) combined with other appropriate exercises.

(2) Les entraînements de sûreté peuvent :
a) être effectués en vraie grandeur;
b) consister en un exercice sur table ou un séminaire;
c) être combinés avec d'autres entraînements appropriés.

Nature des entraînements

Objectives of exercises

(3) Security exercises
(a) shall test the relevant security plan, and shall include the substantial and active participation of all personnel having security responsibilities;
(b) may include, depending on the scope and the nature of the exercises, the participation of government authorities or personnel from other vessels, marine facilities or port administrations having security responsibilities;

(3) Les entraînements de sûreté :
a) mettent à l'essai le plan de sûreté pertinent et comprennent la participation importante et active de tout le personnel qui a des responsabilités en matière de sûreté;
b) peuvent comprendre, selon la portée et la nature des entraînements, la participation d'autorités gouvernementales ou du personnel d'autres bâtiments, installations maritimes ou organismes

Objectifs des entraînements

(c) may involve only a domestic ferry or a domestic ferry facility, or may be part of a cooperative program to test the security plan of another vessel, marine facility or port; and
 (d) shall test, at a minimum, elements of coordination, resource availability and response, and the communication and notification procedures.

portuaires qui ont des responsabilités en matière de sûreté;

c) peuvent ne viser qu'un traversier intérieur ou qu'une installation pour traversiers intérieurs ou peuvent faire partie d'un programme coopératif visant à mettre à l'essai le plan de sûreté d'un autre bâtiment, installation maritime ou organisme portuaire;

d) mettent à l'essai, à tout le moins, les éléments de coordination, de disponibilité des ressources et d'intervention, ainsi que la procédure de communication et de notification.

Implementation of higher MARSEC level

(4) If a domestic ferry or a domestic ferry facility is involved in the implementation of MARSEC level 2 or MARSEC level 3 following a security incident, the implementation of the MARSEC level is equivalent to a security exercise.

(4) Lorsqu'un traversier intérieur ou une installation pour traversiers intérieurs est visé par la mise en œuvre du niveau MARSEC 2 ou du niveau MARSEC 3 à la suite d'un incident de sûreté, cette mise en œuvre équivaut à un entraînement de sûreté.

Mise en œuvre d'un niveau MARSEC supérieur

RECORD-KEEPING

Contents of records

97. (1) A ferry security officer and a ferry facility security officer shall each keep the following records in relation to their respective responsibilities:

- (a) details of security training, including the date, duration and description, and the names of the participants;
- (b) details of security drills and security exercises, including the date and description, the names of the participants and any best practices or lessons learned that might improve the security plan;
- (c) details of security threats, security breaches and security incidents, including the date, time, location and description, the response, and the person to whom they were reported;
- (d) records of changes in the MARSEC level, including the date, the time that notification was received, and the time of compliance with the requirements of the new level;
- (e) records of the maintenance, calibration and testing of equipment used for security, including the date and time of the activity and the equipment involved;
- (f) for each annual audit of the security plan, a letter certifying the date on which the audit was completed;
- (g) a copy of the security assessment in respect of the domestic ferry or the domestic ferry facility and details of each periodic review of the assessment, including the date on which it was conducted and its findings;
- (h) a copy of the approved security plan in respect of the ferry or the ferry facility and details of each periodic review of the plan, including the date on which it was conducted, its findings and any recommended amendments to the plan;
- (i) the security documentation issued in respect of the ferry or the ferry facility;
- (j) details of each amendment to the approved security plan in respect of the ferry or the ferry facility, including the date of the approval and implementation of the amendment;

TENUE DES DOSSIERS

97. (1) L'agent de sûreté du traversier et l'agent de sûreté de l'installation pour traversiers tiennent chacun, en ce qui concerne leurs responsabilités respectives, des dossiers comportant les éléments suivants :

- a) les détails de la formation en matière de sûreté, y compris la date, la durée et la description, et le nom des participants;
- b) les détails des exercices et des entraînements de sûreté, y compris la date et la description, le nom des participants et, le cas échéant, les meilleures pratiques ou leçons apprises qui pourraient améliorer le plan de sûreté;
- c) les détails des menaces contre la sûreté, des infractions à la sûreté et des incidents de sûreté, y compris la date, l'heure, l'emplacement et la description, l'intervention et l'identité de la personne à qui ils ont été signalés;
- d) les changements du niveau MARSEC, y compris la date, l'heure de la réception de la notification et l'heure à laquelle il y a conformité avec les exigences du nouveau niveau;
- e) les dossiers d'entretien, d'étalonnage et de mise à l'essai du matériel utilisé à des fins de sûreté, y compris la date et l'heure de l'activité et le matériel visé;
- f) pour chaque vérification annuelle du plan de sûreté, une lettre qui atteste la date à laquelle la vérification a été terminée;
- g) un exemplaire de l'évaluation de la sûreté à l'égard du traversier intérieur ou de l'installation pour traversiers intérieurs et les détails de chaque examen périodique de l'évaluation, y compris la date de l'examen et les constatations;
- h) un exemplaire du plan de sûreté approuvé à l'égard du traversier ou de l'installation et les détails de chaque examen périodique du plan, y compris la date de l'examen, les constatations et toute modification recommandée du plan;
- i) les documents de sûreté délivrés à l'égard du traversier ou de l'installation;

Contenu des dossiers

	<p>(k) a list, by name or by position, of the personnel of the ferry or the ferry facility having security responsibilities; and</p> <p>(l) records of inspections, including the dates on which they were conducted.</p>	<p>j) les détails de chaque modification du plan de sûreté approuvé à l'égard du traversier ou de l'installation, y compris la date d'approbation et de mise en œuvre de la modification;</p> <p>k) une liste, en fonction des noms ou des postes, du personnel du traversier ou de l'installation qui a des responsabilités en matière de sûreté;</p> <p>l) les dossiers des inspections, y compris les dates auxquelles elles sont effectuées.</p>	
Records management	<p>(2) Subject to subsection (3), a ferry security officer and a ferry facility security officer shall ensure that the records set out in subsection (1) in relation to their respective responsibilities are</p> <p>(a) kept for at least two years after the date on which they are made;</p> <p>(b) made available to the Minister upon request;</p> <p>(c) protected from unauthorized access or disclosure; and</p> <p>(d) protected from deletion, destruction and revision.</p>	<p>(2) Sous réserve du paragraphe (3), l'agent de sûreté du traversier et l'agent de sûreté de l'installation pour traversiers veillent à ce que les dossiers mentionnés au paragraphe (1), en ce qui concerne leurs responsabilités respectives, soient :</p> <p>a) conservés au moins deux ans après la date à laquelle ils sont établis;</p> <p>b) mis à la disposition du ministre sur demande de celui-ci;</p> <p>c) protégés contre tout accès ou toute divulgation non autorisés;</p> <p>d) protégés contre toute suppression, destruction et révision.</p>	Gestion des dossiers
Period for keeping security plans	<p>(3) The ferry security officer and the ferry facility security officer shall ensure that copies of the security assessment and the approved security plan in respect of the domestic ferry or the domestic ferry facility are kept for at least two years after the date of expiry of the plan.</p>	<p>(3) L'agent de sûreté du traversier et l'agent de sûreté de l'installation pour traversiers veillent à ce que des exemplaires des évaluations de sûreté et des plans de sûreté approuvés à l'égard du traversier intérieur ou de l'installation pour traversiers intérieurs soient conservés au moins deux ans après la date d'expiration du plan.</p>	Conservation des plans de sûreté
Disclosure prohibited	<p>(4) No person shall disclose security information contained in the records referred to in subsection (1), in the security assessments or in the security plans unless the disclosure is for the purpose of complying with these Regulations.</p>	<p>(4) Il est interdit de communiquer les renseignements de sûreté figurant dans les dossiers visés au paragraphe (1), les évaluations de sûreté ou les plans de sûreté, sauf si la communication est faite dans le but de se conformer au présent règlement.</p>	Interdiction de communiquer
	<p>COORDINATION AND IMPLEMENTATION OF PROCEDURES AT EACH MARSEC LEVEL</p>	<p>COORDINATION ET MISE EN ŒUVRE DE LA PROCÉDURE À CHAQUE NIVEAU MARSEC</p>	
Obligation before an interface	<p>98. (1) Before an interface occurs between a domestic ferry and a domestic ferry facility, the operator of the ferry and the operator of the ferry facility shall each ensure that the ferry or the ferry facility is operated in compliance with the MARSEC level in effect.</p>	<p>98. (1) Avant une interface entre un traversier intérieur et une installation pour traversiers intérieurs, l'exploitant du traversier et celui de l'installation veillent chacun à ce que le traversier et l'installation soient exploités conformément au niveau MARSEC en vigueur.</p>	Obligation avant une interface
Obligations of master of domestic ferry	<p>(2) When notified of an increase in the MARSEC level at a domestic ferry facility with which a domestic ferry is about to interface, the master of the ferry shall</p> <p>(a) ensure that the ferry complies with the higher MARSEC level without undue delay;</p> <p>(b) report any implementation difficulties to the Minister as soon as possible; and</p> <p>(c) brief all ferry personnel on identified security threats, emphasizing reporting procedures and stressing the need for increased vigilance.</p>	<p>(2) S'il est avisé que le niveau MARSEC est rehaussé à l'installation pour traversiers intérieurs avec laquelle un traversier intérieur est sur le point d'avoir une interface, le capitaine du traversier :</p> <p>a) veille à ce que le traversier se conforme sans retard injustifié au niveau MARSEC rehaussé;</p> <p>b) avise le plus tôt possible le ministre de toute difficulté de mise en œuvre;</p> <p>c) met au courant le personnel du traversier des menaces contre la sûreté signalées, en mettant l'accent sur la procédure de signalement et en soulignant la nécessité d'accroître la vigilance.</p>	Obligations du capitaine du traversier intérieur
Obligations of domestic ferry facility operator	<p>(3) When notified of an increase in the MARSEC level on a domestic ferry with which a domestic ferry facility is about to interface, the operator of the ferry facility shall</p> <p>(a) ensure that the ferry facility complies with the higher MARSEC level without undue delay;</p>	<p>(3) S'il est avisé que le niveau MARSEC est rehaussé sur un traversier intérieur avec lequel son installation pour traversiers intérieurs est sur le point d'avoir une interface, l'exploitant de celle-ci :</p> <p>a) veille à ce que l'installation se conforme sans retard injustifié au niveau MARSEC rehaussé;</p>	Obligations de l'exploitant de l'installation pour traversiers intérieurs

(b) report any implementation difficulties to the Minister as soon as possible; and
 (c) brief all ferry facility personnel on identified security threats, emphasizing reporting procedures and stressing the need for increased vigilance.

b) avise le plus tôt possible le ministre de toute difficulté de mise en œuvre;
 c) met au courant le personnel de l'installation des menaces contre la sûreté signalées, en mettant l'accent sur la procédure de signalement et en soulignant la nécessité d'accroître la vigilance.

Coordination with port administration

(4) If the domestic ferry facility referred to in subsection (3) is within a port, the operator of the domestic ferry and the operator of the ferry facility shall also coordinate with the port administration.

(4) Dans le cas où l'installation pour traversiers intérieurs visée au paragraphe (3) est située dans un port, l'exploitant du traversier intérieur et celui de l'installation assurent également la coordination avec l'organisme portuaire.

Coordination avec organisme portuaire

[99 reserved]

[99 réservé]

AUDIT OF SECURITY PLAN

VÉRIFICATION DES PLANS DE SÛRETÉ

Domestic Ferry

Traversiers intérieurs

Purpose of audit

100. (1) The operator of a domestic ferry shall ensure that an audit of the security plan in respect of the ferry is performed to determine whether the security plan meets the requirements of these Regulations.

100. (1) L'exploitant d'un traversier intérieur veille à ce qu'une vérification du plan de sûreté à l'égard du traversier soit effectuée pour en établir la conformité aux exigences du présent règlement.

Objectif de la vérification

Frequency of audit

(2) The operator of a domestic ferry shall ensure that an audit of the security plan in respect of the ferry is conducted annually, and that a new audit is initiated within 30 days after the occurrence of any of the following:

(2) L'exploitant d'un traversier intérieur veille à ce qu'une vérification du plan de sûreté à l'égard du traversier soit effectuée annuellement. Il veille aussi à ce qu'une nouvelle vérification soit entreprise dans les trente jours qui suivent l'un des événements suivants :

Fréquence de la vérification

- (a) the ferry has a new operator;
- (b) modifications have been made to the physical structure of the ferry;
- (c) modifications have been made to the ferry's emergency response procedures, security procedures or operations.

- a) le traversier a un nouvel exploitant;
- b) la structure physique du traversier a été modifiée;
- c) la procédure d'intervention d'urgence, de sûreté ou d'exploitation du traversier a été modifiée.

Partial audit

(3) An audit of the security plan in respect of a domestic ferry conducted as a result of modifications to the physical structure of the ferry may be limited to the provisions of the security plan that are affected by the modifications.

(3) La vérification du plan de sûreté à l'égard d'un traversier intérieur effectuée par suite de modifications de la structure physique du traversier peut être limitée aux dispositions du plan touchées par les modifications.

Vérification partielle

Certification

(4) If, as a result of an audit, it is determined that the security plan in respect of a domestic ferry meets the requirements of these Regulations, the ferry security officer shall attach to the security plan a letter certifying that the plan meets those requirements.

(4) Si, par suite d'une vérification, il est établi que le plan de sûreté à l'égard d'un traversier intérieur est conforme aux exigences du présent règlement, l'agent de sûreté du traversier joint à ce plan une lettre qui atteste la conformité du plan à ces exigences.

Attestation

Amendment required

(5) If, as a result of an audit, it is determined that the security plan in respect of a domestic ferry does not meet the requirements of these Regulations, the ferry security officer shall submit a security plan amendment to the operator of the ferry within 30 days after the completion of the audit.

(5) Si par suite d'une vérification, il est établi que le plan de sûreté à l'égard d'un traversier intérieur n'est pas conforme aux exigences du présent règlement, l'agent de sûreté du traversier présente à l'exploitant du traversier, dans les trente jours qui suivent la fin de la vérification, une modification du plan.

Modifications nécessaires

Requirements for conducting audit

(6) Persons conducting an audit shall have a knowledge of the methods of conducting audits and inspections, and a knowledge of access control and monitoring techniques, and shall be independent of the security procedures being audited unless that is impracticable because of the size and type of ferry.

(6) Les personnes qui effectuent la vérification possèdent la connaissance des méthodes de vérification et d'inspection et des techniques de contrôle d'accès et de surveillance et sont indépendantes de la procédure de sûreté qui fait l'objet de la vérification à moins que ce ne soit impossible en raison des dimensions du traversier et du type de celui-ci.

Exigences pour effectuer la vérification

Domestic Ferry Facility

Installations pour traversiers intérieurs

Purpose of audit

101. (1) A ferry facility security officer shall ensure that an audit of the security plan in respect of

101. (1) L'agent de sûreté d'une installation pour traversiers veille à ce qu'une vérification du plan de

Objectif de la vérification

	the domestic ferry facility is performed to determine whether the security plan meets the requirements of these Regulations.	sûreté à l'égard de l'installation pour traversiers intérieurs soit effectuée pour en établir la conformité aux exigences du présent règlement.	
Frequency of audit	(2) A ferry facility security officer shall ensure that an audit of the security plan in respect of the domestic ferry facility is conducted annually, and that a new audit is initiated within 30 days after the occurrence of any of the following: (a) the ferry facility has a new operator; (b) modifications have been made to the physical structure of the ferry facility; (c) modifications have been made to the ferry facility's emergency response procedures, security procedures or operations.	(2) L'agent de sûreté d'une installation pour traversiers veille à ce qu'une vérification du plan de sûreté à l'égard de l'installation pour traversiers intérieurs soit effectuée annuellement et à ce qu'une nouvelle vérification soit entreprise dans les trente jours qui suivent l'un des événements suivants : a) l'installation a un nouvel exploitant; b) la structure physique de l'installation a été modifiée; c) la procédure d'intervention d'urgence, de sûreté ou d'exploitation de l'installation a été modifiée.	Fréquence de la vérification
Partial audit	(3) An audit of the security plan in respect of a domestic ferry facility conducted as a result of modifications to the physical structure of the ferry facility may be limited to the provisions of the security plan affected by the modifications.	(3) La vérification du plan de sûreté à l'égard de l'installation pour traversiers intérieurs effectuée par suite de modifications de la structure physique de l'installation peut être limitée aux dispositions du plan touchées par les modifications.	Vérification partielle
Certification	(4) If, as a result of an audit, it is determined that the security plan in respect of a domestic ferry facility meets the requirements of these Regulations, the ferry facility security officer shall attach a letter to the security plan certifying that the plan meets those requirements.	(4) Si, par suite d'une vérification, il est établi que le plan de sûreté à l'égard d'une installation pour traversiers intérieurs est conforme aux exigences du présent règlement, l'agent de sûreté de l'installation pour traversiers joint à ce plan une lettre qui atteste la conformité du plan à ces exigences.	Attestation
Amendment required	(5) If, as a result of an audit, it is determined that the security plan in respect of a domestic ferry facility does not meet the requirements of these Regulations, the ferry facility security officer shall submit a security plan amendment to the operator of the ferry facility within 30 days after the completion of the audit.	(5) Si, par suite d'une vérification, il est établi que le plan de sûreté à l'égard d'une installation pour traversiers intérieurs n'est pas conforme aux exigences du présent règlement, l'agent de sûreté de l'installation pour traversiers présente à l'exploitant de l'installation, dans les trente jours qui suivent la fin de la vérification, une modification du plan.	Modifications nécessaires
Requirements for conducting audit	(6) Persons conducting an audit shall have a knowledge of the methods of conducting audits and inspections, and a knowledge of access control and monitoring techniques, and shall be independent of the security procedures being audited unless that is impracticable because of the size and type of ferry facility.	(6) Les personnes qui effectuent la vérification possèdent la connaissance des méthodes de vérification et d'inspection et des techniques de contrôle d'accès et de surveillance et sont indépendantes de la procédure de sûreté qui fait l'objet de la vérification à moins que ce ne soit impossible en raison des dimensions et du type de l'installation.	Exigences pour effectuer la vérification

AMENDMENT TO SECURITY PLAN

Obligation to Amend

Amendments required

102. A security plan shall be amended if
(a) an audit conducted under subsection 100(2) or 101(2) indicates that the security plan no longer meets the requirements of these Regulations; or
(b) the Minister determines that an amendment is required to address security threats, security breaches or security incidents that are not addressed in the plan.

Procedures for Taking Effect

Amendments by operator

103. (1) Any amendment to a security plan shall be submitted to the Minister at least 30 days before the day on which it is to take effect.

MODIFICATION DU PLAN DE SÛRETÉ

Modifications nécessaires

Modifications nécessaires

102. Le plan de sûreté est modifié dans l'un ou l'autre des cas suivants :
a) la vérification effectuée en application des paragraphes 100(2) ou 101(2) révèle que le plan n'est plus conforme aux exigences du présent règlement;
b) le ministre conclut que des modifications sont nécessaires pour faire face à des menaces contre la sûreté, à des infractions à la sûreté ou à des incidents de sûreté qui n'y figurent pas.

Procédure visant la prise d'effet

Modification par l'exploitant

103. (1) Toute modification d'un plan de sûreté doit être présentée au ministre au moins trente jours avant la date à laquelle elle doit prendre effet.

Amendment required by Minister (2) If an amendment is required by the Minister under paragraph 102(b), the operator shall submit the amendment to the Minister within 60 days after the day on which the Minister sends the operator written notification of the determination.

(2) Si le ministre exige une modification en application de l'alinéa 102b), l'exploitant la lui présente dans les soixante jours qui suivent la date où le ministre lui envoie un avis écrit l'informant de sa décision.

Modification exigée par le ministre

Approval of Amendments

Approbation des modifications

Approval **104.** (1) The Minister shall approve the amendments to the security plan if they meet the requirements of these Regulations, unless approving the amendments is likely to adversely affect marine transportation security.

104. (1) Le ministre approuve les modifications du plan de sûreté si elles sont conformes aux exigences du présent règlement, sauf dans le cas où l'approbation risque de compromettre la sûreté du transport maritime.

Approbation

Security plan no longer valid (2) If an amendment to the security plan that is required under section 102 are not submitted or approved, the approved security plan ceases to be valid on the day on which the operator receives notification in writing that the plan is no longer valid.

(2) Si des modifications du plan de sûreté qui sont exigées en application de l'article 102 ne sont ni présentées ni approuvées, le plan de sûreté approuvé n'est plus valide à compter de la date où l'exploitant reçoit un avis l'en informant.

Plan de sûreté invalidé

COMING INTO FORCE

ENTRÉE EN VIGUEUR

Registration **105.** These Regulations come into force on the day on which they are registered.

105. Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

Enregistrement

SCHEDULE 1
(Section 1 and subsection 35(1))

ANNEXE 1
(article 1 et paragraphe 35(1))

DOMESTIC FERRY ROUTES

TRAJETS DES TRAVERSIERS INTÉRIEURS

PACIFIC REGION

RÉGION DU PACIFIQUE

Routes operated by BC Ferries

Trajets exploités par la BC Ferries

1. Horseshoe Bay–Departure Bay
2. Horseshoe Bay–Langdale
3. Prince Rupert–Port Hardy
4. Prince Rupert–Skidegate
5. Tsawwassen–Duke Point
6. Tsawwassen–Swartz Bay

1. Horseshoe Bay-Departure Bay
2. Horseshoe Bay-Langdale
3. Prince Rupert-Port Hardy
4. Prince Rupert-Skidegate
5. Tsawwassen-Duke Point
6. Tsawwassen-Swartz Bay

Routes operated by Seaspán Coastal Intermodal

Trajets exploités par la Seaspán Coastal Intermodal

1. Nanaimo–Tilbury
2. Swartz Bay–Tilbury

1. Nanaimo-Tilbury
2. Swartz Bay-Tilbury

Route operated by Translink–Coast Mountain Bus Company (SeaBus)

Trajet exploité par la Translink-Coast Mountain Bus Company (SeaBus)

1. Vancouver Waterfront–Lonsdale Quay

1. Vancouver Waterfront-Lonsdale Quay

ONTARIO REGION

RÉGION DE L'ONTARIO

Routes operated by the City of Toronto

Trajets exploités par la Ville de Toronto

1. Mainland Ferry Docks–Centre Island Ferry Dock
2. Mainland Ferry Docks–Hanlan's Point Ferry Dock
3. Mainland Ferry Docks–Ward's Island Ferry Dock

1. Quai du traversier-côté terre ferme-Quai du traversier de l'île Centre
2. Quai du traversier-côté terre ferme-Quai du traversier de la pointe de Hanlan
3. Quai du traversier-côté terre ferme-Quai du traversier de l'île de Ward

Route operated by Toronto City Centre Airport

1. Toronto Island–Toronto Mainland (From the foot of Bathurst Street, across the Western Channel to Toronto City Centre Airport (TCCA))

QUEBEC REGION

Routes operated by Société des traversiers du Québec

1. Québec–Lévis
2. Sorel-Tracy–Saint-Ignace-de-Loyola
3. Tadoussac–Baie-Sainte-Catherine

ATLANTIC REGION

Routes operated by Halifax Metro Transit

1. Halifax–Dartmouth
2. Halifax–Woodside

Routes operated by Marine Atlantic

1. North Sydney–Argentia
2. Port aux Basques–North Sydney

SCHEDULE 2 (Section 1 and subsection 35(2))

DOMESTIC FERRY FACILITIES

PACIFIC REGION

Domestic ferry facilities operated by BC Ferries

1. Departure Bay Terminal
2. Duke Point Terminal
3. Horseshoe Bay Terminal
4. Langdale Terminal
5. Port Hardy Terminal
6. Prince Rupert Terminal
7. Skidegate Terminal
8. Swartz Bay Terminal
9. Tsawwassen Terminal

Domestic ferry facilities operated by Seaspán Coastal Intermodal

1. Nanaimo Terminal
2. Swartz Bay Terminal
3. Tilbury Terminal

Domestic ferry facilities operated by Translink–Coast Mountain Bus Company (SeaBus)

1. Lonsdale Quay North Shore Terminal
2. Vancouver Waterfront South Shore Terminal

ONTARIO REGION

Domestic ferry facilities operated by the City of Toronto

1. Centre Island Ferry Dock
2. Hanlan's Point Ferry Dock

Trajet exploité par l'aéroport du centre-ville de Toronto

1. Île de Toronto–Toronto-côté terre ferme (du bas de la rue Bathurst, traversant le canal Western jusqu'à l'aéroport du centre-ville de Toronto (TCCA))

RÉGION DU QUÉBEC

Trajets exploités par la Société des traversiers du Québec

1. Québec–Lévis
2. Sorel-Tracy–Saint-Ignace-de-Loyola
3. Tadoussac–Baie-Sainte-Catherine

RÉGION DE L'ATLANTIQUE

Trajets exploités par l'Halifax Metro Transit

1. Halifax–Dartmouth
2. Halifax–Woodside

Trajets exploités par Marine Atlantic

1. North Sydney–Argentia
2. Port aux Basques–North Sydney

ANNEXE 2 (article 1 et paragraphe 35(2))

INSTALLATIONS POUR TRAVERSISERS INTÉRIEURS

RÉGION DU PACIFIQUE

Installations pour traversiers intérieurs exploitées par la BC Ferries

1. Gare maritime de Departure Bay
2. Gare maritime de Duke Point
3. Gare maritime de Horseshoe Bay
4. Gare maritime de Langdale
5. Gare maritime de Port Hardy
6. Gare maritime de Prince Rupert
7. Gare maritime de Skidegate
8. Gare maritime de Swartz Bay
9. Gare maritime de Tsawwassen

Installations pour traversiers intérieurs exploitées par la Seaspán Coastal Intermodal

1. Gare maritime de Nanaimo
2. Gare maritime de Swartz Bay
3. Gare maritime de Tilbury

Installations pour traversiers intérieurs exploitées par la Translink–Coast Mountain Bus Company (SeaBus)

1. Gare maritime de Lonsdale Quay North Shore
2. Gare maritime de Vancouver Waterfront South Shore

RÉGION DE L'ONTARIO

Installations pour traversiers intérieurs exploitées par la Ville de Toronto

1. Quai du traversier de l'île Centre
2. Quai du traversier de la pointe de Hanlan

3. Mainland Ferry Docks
4. Ward's Island Ferry Dock

Domestic ferry facilities operated by Toronto City Centre Airport

1. Toronto Island Terminal (Toronto City Centre Airport, across the Western Channel)
2. Toronto Mainland Terminal (foot of Bathurst Street, across the Western Channel)

QUEBEC REGION

Domestic ferry facilities operated by Société des traversiers du Québec

1. Baie-Sainte-Catherine Terminal
2. Lévis Terminal
3. Québec Terminal
4. Saint-Ignace-de-Loyola Terminal
5. Sorel-Tracy Terminal
6. Tadoussac Terminal

ATLANTIC REGION

Domestic ferry facilities operated by Halifax Metro Transit

1. Dartmouth Terminal
2. Halifax Terminal
3. Woodside Terminal

Domestic ferry facilities operated by Marine Atlantic

1. Argentia Terminal
2. North Sydney Terminal
3. Port aux Basques Terminal

3. Quai du traversier-côté terre ferme
4. Quai du traversier de l'île de Ward

Installations pour traversiers intérieurs exploitées par l'aéroport du centre-ville de Toronto

1. Gare maritime de l'île de Toronto (aéroport du centre-ville de Toronto, face au canal Western)
2. Gare maritime de Toronto-côté terre ferme (au bas de la rue Bathurst, face au canal Western)

RÉGION DU QUÉBEC

Installations pour traversiers intérieurs exploitées par la Société des traversiers du Québec

1. Gare maritime de Baie-Sainte-Catherine
2. Gare maritime de Lévis
3. Gare maritime de Québec
4. Gare maritime de Saint-Ignace-de-Loyola
5. Gare maritime de Sorel-Tracy
6. Gare maritime de Tadoussac

RÉGION DE L'ATLANTIQUE

Installations pour traversiers intérieurs exploitées par l'Halifax Metro Transit

1. Gare maritime de Dartmouth
2. Gare maritime d'Halifax
3. Gare maritime de Woodside

Installations pour traversiers intérieurs exploitées par Marine Atlantique

1. Gare maritime d'Argentia
2. Gare maritime de North Sydney
3. Gare maritime de Port aux Basques

Long-Range Identification and Tracking of Vessels Regulations

Statutory authority

Canada Shipping Act, 2001

Sponsoring department

Department of Transport

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issue and objectives

The International Maritime Organization (IMO), to which Canada belongs, introduced provisions for contracting governments to undertake the Long-Range Identification and Tracking (LRIT) of Safety of Life at Sea Convention (SOLAS) class passenger vessels and cargo vessels of 300 gross tonnage or more on international trips. The LRIT provisions were adopted by the Maritime Safety Committee at MSC 81 in May 2006 with an international coming into force date of January 1, 2008. However, the transmission of LRIT information by ships became effective as of December 31, 2008. The current purpose of the amendments is for security; however, they have been added to SOLAS Chapter V, Safety of Navigation, for the purposes of safety and environmental protection.

As a signatory state, Canada has undertaken to introduce such requirements at the earliest opportunity in its domestic legislation. From the Canadian perspective, these IMO provisions address a number of security issues. Implementing the proposed *Long-Range Identification and Tracking of Vessels Regulations* (the Regulations) would enhance Canadian maritime domain awareness, allowing Canada to have a greater understanding of the marine environment that could adversely affect its security. Furthermore, the current system used to provide coastal authorities with information on vessels, the Automatic Identification System (AIS), is a broadcast system that cannot assure the confidentiality of the information transmitted and has a maximum range that is very limited (approximately 20 nautical miles).

Description and rationale

The proposed Regulations, which would be adopted under the *Canada Shipping Act, 2001*, Part 1, paragraph 35(1)(d), would introduce requirements for certain Canadian vessels on international voyages to be equipped with LRIT systems that transmit LRIT information regarding the identity and position of the vessel, as well as the time and date the transmission is sent. The proposed Regulations would also indicate performance standards for this equipment.

Règlement sur l'identification et le suivi à distance des 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.)

Question et objectifs

L'Organisation maritime internationale (OMI), dont le Canada fait partie, a présenté des dispositions à l'intention des gouvernements contractants afin d'établir le système d'identification et de suivi à grande distance (LRIT) des navires à passagers et des navires de charge dont la jauge brute est égale ou supérieure à 300 tonnes, qui sont assujettis à la Convention sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) et qui effectuent des voyages internationaux. Les dispositions relatives au système LRIT ont été adoptées par le Comité de la sécurité maritime à la session 81, en mai 2006, et sont entrées en vigueur à l'échelle internationale le 1^{er} janvier 2008. Cependant, la transmission de renseignements LRIT par les navires est entrée en vigueur le 31 décembre 2008. L'objectif actuel des modifications est d'améliorer la sûreté, mais pour les besoins de sécurité et de protection environnementale, elles ont été apportées au chapitre V de la Convention SOLAS, Sécurité de la navigation.

En tant que pays signataire, le Canada a entrepris d'introduire de telles exigences le plus tôt possible dans sa législation nationale. D'un point de vue canadien, ces dispositions de l'OMI régissent un certain nombre de questions de sûreté. La mise en œuvre du *Règlement sur l'identification et le suivi à distance des bâtiments* proposé (le Règlement) augmenterait le degré de connaissance du domaine maritime canadien, ce qui signifie que le Canada comprendra mieux les éléments liés au domaine maritime qui pourraient avoir une incidence sur sa sûreté. En outre, le système employé présentement pour fournir aux autorités côtières des renseignements relatifs aux bâtiments, le Système d'identification automatique (SIA), est un système de radiodiffusion qui ne peut pas assurer la confidentialité de l'information transmise et qui possède une portée maximale très limitée (environ 20 milles marins).

Description et justification

Le règlement proposé, qui sera adopté au titre de l'alinéa 35(1)d) de la Partie 1 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, présenterait des exigences selon lesquelles certains bâtiments canadiens qui effectuent des voyages internationaux devraient être équipés de systèmes LRIT qui transmettent des renseignements LRIT concernant l'identité et la position du bâtiment, ainsi que l'heure et la date à laquelle la transmission est envoyée. Le règlement proposé indiquerait également les normes de rendement de cet équipement.

The *Navigation Safety Regulations* already require foreign vessels to which SOLAS Chapter V applies and that are in Canadian waters to comply with that Chapter and with any measures the government of the state whose flag the vessel is entitled to fly takes under that Chapter. In order for Canada to require foreign vessels to use LRIT when destined for a Canadian port, Canada must be a credible partner and require its own fleet to be compliant with the LRIT system when travelling internationally. By applying LRIT requirements to Canadian vessels, Canada would meet its international obligations. The proposed Regulations would allow for the tracking of shipping, thereby allowing Canada to better monitor foreign vessels within 1 000 nautical miles of the Canadian coast or bound for Canadian ports and to monitor its vessels internationally. By ensuring that vessels are tracked more effectively, the capacity to prevent and mitigate threats to vessels, the infrastructure and the public would be enhanced, as the early information provided by LRIT would allow a reduction in response time in case of emergency or if a vessel poses a threat. This regulatory initiative would fulfill Canada's international obligations and reinforce the Government's commitment to security in Canada and around the world.

Moreover, as LRIT is a satellite-based system, it offers a global range and enhances confidentiality of the information sent since it is available only to the intended recipients.

Benefits

Canadian Marine Security

As a contracting government to the SOLAS Convention, Canada is committed to implementing the SOLAS regulation. Alternatives to regulation that were considered, such as maintaining the status quo or introducing non-regulatory or administrative measures, would not meet this international obligation and were consequently rejected. By having the proposed Regulations in place, Canada would be in a position to enforce the requirements should a Canadian vessel, or a foreign vessel in Canadian waters, not be compliant. With LRIT, any SOLAS-class passenger vessels or cargo vessels over 300 gross tonnage on international trips that do not transmit LRIT data within the 1 000 nautical mile limit could be considered vessels of interest and there would be time to track and investigate the vessels' presence further. By the time non-compliant vessels enter Canadian waters they could be stopped and investigated, far away from Canadian ports or infrastructure. This would facilitate maritime traffic, thereby helping to balance the need for security and the innocent movement of people and trade by vessels.

International competitiveness

In terms of international competitiveness, implementing the proposed Regulations could benefit Canadian international competitiveness with respect to Canada-Asia trade prospects by reducing the likelihood of port closures due to terrorist attacks.

Numerous Canadian trade missions to China and other Asian countries have reported that Asian shippers value reliability when planning vessel routings and gateway preference. A terrorist attack could create a significant disruption in service and would

Le *Règlement sur la sécurité de la navigation* exige déjà que les bâtiments étrangers auxquels s'applique le chapitre V de la Convention SOLAS et qui se trouvent dans les eaux canadiennes se conforment à ce chapitre et à toute mesure que le gouvernement de l'État dont le bâtiment a le droit de battre pavillon prend conformément à ce chapitre. S'il veut exiger des bâtiments étrangers à destination d'un port canadien qu'ils utilisent le LRIT, le Canada doit être un partenaire crédible et exiger de sa propre flotte qu'elle se conforme au système LRIT dans le cas de voyages internationaux. En appliquant aux bâtiments canadiens les exigences relatives au LRIT, le Canada honorerait ses obligations internationales. Le règlement proposé autoriserait le suivi de la navigation, ce qui permettrait au Canada de mieux surveiller les bâtiments étrangers naviguant dans une limite de 1 000 milles marins de la côte canadienne ou à destination des ports canadiens et de surveiller ses bâtiments à l'étranger. En veillant à ce que le suivi des bâtiments soit plus efficace, la capacité à prévenir et à limiter les menaces visant les bâtiments, l'infrastructure et le public serait améliorée, car l'information précoce fournie par le LRIT permettrait de réduire le temps d'intervention en cas d'urgence ou dans le cas où un bâtiment présente une menace. Cette initiative réglementaire remplirait les obligations internationales du Canada et renforcerait l'engagement du gouvernement à assurer la sûreté au Canada et dans le monde.

En outre, comme le LRIT est un système par satellite, il offre une portée mondiale et améliore la confidentialité de l'information transmise puisqu'il n'est disponible qu'aux destinataires envisagés.

Avantages

Sûreté maritime canadienne

En tant que gouvernement contractant signataire de la Convention SOLAS, le Canada est résolu à mettre en œuvre la réglementation de la Convention SOLAS. À part la réglementation, les autres choix qui ont été envisagés, comme le maintien du statu quo ou l'introduction de mesures non réglementaires ou administratives, ne rempliraient pas cette obligation internationale et ont été rejetés en conséquence. En appliquant le Règlement, le Canada serait en mesure de renforcer les exigences dans le cas où un bâtiment canadien, ou un bâtiment étranger dans les eaux canadiennes, ne serait pas conforme. Avec le système LRIT, tout bâtiment à passagers ou bâtiment de charge dont la jauge brute est supérieure à 300 tonneaux qui est assujéti à la Convention SOLAS, qui effectue des voyages internationaux et qui ne transmet pas de renseignements LRIT à l'intérieur de la limite de 1 000 milles marins peut être considéré comme un bâtiment d'intérêt et il y aurait le temps de suivre et d'enquêter sur la présence du bâtiment en question. Une fois que les bâtiments non conformes sont entrés dans les eaux canadiennes, ils peuvent être arrêtés et faire l'objet d'une enquête, loin des infrastructures et des ports canadiens. Cela faciliterait le trafic maritime, aidant ainsi à concilier les besoins de sûreté et le déplacement des personnes et du commerce maritime inoffensif.

Compétitivité au plan international

Pour ce qui touche la compétitivité au plan international, la mise en œuvre du règlement proposé pourrait favoriser la compétitivité internationale du Canada en regard des perspectives commerciales entre le Canada et l'Asie en réduisant les risques de fermetures portuaires en raison d'attaques terroristes.

De nombreux représentants de missions commerciales canadiennes en Chine et dans d'autres pays asiatiques ont indiqué que les expéditeurs asiatiques apprécient la fiabilité lorsqu'ils établissent leurs préférences en matière de trajets et de portes pour leurs

damage the reputation of Canadian ports, cost the Canadian economy millions of dollars, set back federal and provincial promotional efforts designed to increase private investment and utilization of the Asia-Pacific Gateway and possibly make irrelevant the investment of billions of dollars in infrastructure by the federal and provincial governments and the private sector (anticipated total investment of \$5.8 billion). Therefore, the benefits in terms of international competitiveness would be significant.

Costs

Equipment and transmission costs

The costs for vessels to obtain equipment would be minimal as the requirements can be met by the LRIT compatible equipment that most Canadian vessels currently have on board. Preliminary discussions have indicated that only minor software changes should be required, and there should be no need for new equipment to accommodate LRIT.

The IMO Marshall Islands LRIT Project, designed to demonstrate the overall concept of LRIT, showed that about 10% of the vessels in operation had equipment that did not comply with the LRIT requirements. Similarly, most of the approximately 80 Canadian vessels affected are already equipped, but in the case that an entirely new LRIT-capable unit was necessary, it could be acquired for approximately \$3,800.

The capital costs for LRIT, including the set up of the national LRIT data centre, would be covered by the \$1,008,000 allocation to the Canadian Coast Guard. The estimated annual cost of LRIT information for Canada is CAN\$236,500 (US\$219,000) and all costs would be covered under the current funding allocations.

The annual estimate is based on having 876 000 reports per year at an estimated cost of CAN\$0.27 (US\$0.25) per transmission. This figure was determined by considering that there are approximately 80 affected vessels entitled to fly Canada's flag and approximately 140 vessels intending to enter its ports every six hours, and approximately 800 ships navigating within 1 000 nautical miles off its coasts at least every 12 hours.

Compliance costs

The compliance costs for this regulatory initiative would be minimal as most vessels already carry the necessary equipment, which can be modified to transmit LRIT data, and vessels would not be charged for transmitting LRIT information. Furthermore, inspections could be carried out under the current inspection regime.

Thus, the costs associated with the proposed Regulations are easily outweighed by the benefits of preventing costly interruptions to the shipping industry and improving security in the marine environment.

Strategic environmental assessment

In accordance with the *Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals*, and the Transport Canada Policy Statement on Strategic Environmental Assessment, the strategic environmental assessment process was followed and a preliminary scan was completed. The preliminary scan concluded that the proposal is not likely to have important environmental effects.

bâtiments. Une attaque terroriste pourrait interrompre le service et nuire à la réputation des ports canadiens, coûter des millions de dollars à l'économie canadienne, faire régresser le travail de promotion fédéral et provincial visant à accroître les investissements privés et l'utilisation de la Porte de l'Asie-Pacifique. De plus, une attaque pourrait même enlever toute pertinence à l'investissement de milliards de dollars dans l'infrastructure par les gouvernements fédéral et provinciaux et par le secteur privé (investissement total prévu de 5,8 milliards de dollars). Par conséquent, les avantages sur le plan de la compétitivité internationale sont importants.

Coûts

Coûts liés à l'équipement et à la transmission

Les coûts d'obtention de matériel pour les bâtiments seraient minimaux puisque l'exigence peut être respectée par l'équipement LRIT compatible se trouvant à bord de la plupart des bâtiments canadiens. Des discussions préliminaires ont indiqué que seuls quelques changements mineurs de logiciels seraient nécessaires et qu'aucun nouvel équipement ne serait nécessaire pour s'adapter au LRIT.

Le projet LRIT de l'OMI dans les Îles Marshall, conçu pour démontrer le concept général du LRIT, a démontré qu'environ 10 % des bâtiments en service possédaient de l'équipement qui ne satisfaisait pas aux exigences du LRIT. Parallèlement, la plupart des quelque 80 bâtiments canadiens visés sont déjà équipés, mais s'il devenait nécessaire de disposer d'un équipement entièrement nouveau capable de fonctionner avec le LRIT, on pourrait l'obtenir pour environ 3 800 \$.

Les coûts en capital pour le LRIT, y compris l'installation du centre national de données LRIT, seront couverts par l'allocation de 1 008 000 \$ à la Garde côtière canadienne. Le coût annuel estimé des renseignements LRIT pour le Canada est de 236 500 \$CAN (219 000 \$US) et tous les coûts seront couverts par les allocations de fonds actuelles.

L'estimé annuel est fondé sur 876 000 rapports par année au coût estimé de 0,27 \$CAN (0,25 \$US) par transmission. Ce chiffre a été désigné en considérant qu'environ 80 bâtiments visés ont le droit de battre pavillon canadien et que quelque 140 bâtiments souhaitent entrer dans des ports canadiens toutes les six heures et qu'environ 800 bâtiments naviguent à moins de 1 000 milles marins au large des côtes du Canada au moins toutes les 12 heures.

Coûts associés à la conformité

Les coûts associés à la conformité pour cette initiative réglementaire sont minimes puisque la plupart des bâtiments ont déjà à bord l'équipement nécessaire, qui peut être modifié afin de transmettre des renseignements LRIT, et les bâtiments ne seraient pas facturés pour la transmission de ces renseignements. De plus, les inspections peuvent être effectuées en vertu du régime d'inspection existant.

Par conséquent, les coûts associés au règlement proposé sont facilement compensés par les avantages que procurent la prévention des interruptions coûteuses à l'industrie du transport maritime et l'amélioration de la sûreté dans le milieu de la navigation maritime.

Évaluation environnementale stratégique

Conformément à la *Directive du cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes*, et l'Énoncé de politique de Transports Canada sur l'évaluation environnementale stratégique, l'évaluation environnementale stratégique a été suivie et une évaluation préliminaire a été complétée. L'analyse préliminaire a permis de conclure que la proposition n'est pas susceptible d'avoir des effets importants sur l'environnement.

The proposed Regulations could have indirect positive impacts, as better response times due to a greater awareness of Canada's maritime domain could contribute to mitigating security incidents and the environmental damage associated with them.

Consultation

These proposed regulatory requirements have been discussed at the national meeting of the Canadian Marine Advisory Council (CMAC) in Ottawa during the May 2006, November 2006 and May 2007 meetings. The CMAC Standing Committee on Marine Security provided a forum for Canadian shipowners and seafarers to discuss their views and contribute their input for consideration.

Compliance and enforcement

- Monitoring of non-compliance would be done through inspections conducted by the Canadian Coast Guard as a part of current ship radio equipment inspection regime.
- LRIT equipment would be added to the radio inspection checklist.
- Non-compliant vessels could be denied SOLAS vessel certification.

Transport Canada Marine Security also conducts education and awareness activities with stakeholders in order to encourage comprehension of the proposed Regulations and ensure individual responsibilities are understood, thereby promoting voluntary compliance.

The proposed Regulations would not require additional resources and monitoring to ensure compliance, as security inspectors would monitor compliance as part of the current inspection regime.

Contact

Val Smith
Marine Security Operations
Transport Canada
Place de Ville, Tower B
112 Kent Street, 14th Floor
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: 613-991-0411
Fax: 613-949-3906
Email: val.smith@tc.gc.ca

Du point de vue environnemental, le règlement proposé pourrait avoir des conséquences positives indirectes, car de meilleurs délais d'intervention en raison d'une sensibilisation accrue au domaine maritime du Canada pourraient contribuer à atténuer les incidents de sûreté et les dommages à l'environnement qui leur sont associés.

Consultation

Ces exigences réglementaires ont fait l'objet de discussions aux réunions nationales du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) à Ottawa en mai 2006, novembre 2006 et mai 2007. Le Comité permanent sur la sûreté maritime du CCMC a offert un forum pour que les armateurs et les gens de mer canadiens puissent discuter de leurs opinions et présenter leurs commentaires aux fins d'examen.

Conformité et application

- La surveillance de la non-conformité serait effectuée par l'entremise d'inspections de la Garde côtière canadienne dans le cadre du régime actuel d'inspection de l'équipement radio des navires.
- L'équipement LRIT serait ajouté à la liste de vérification de l'inspection des radios.
- Les bâtiments non conformes pourraient se voir refuser la certification SOLAS.

La Sûreté maritime de Transports Canada coordonne aussi des activités d'éducation et de sensibilisation avec les intervenants afin d'encourager la compréhension de la réglementation et de s'assurer que les responsabilités individuelles sont comprises, favorisant ainsi la conformité volontaire.

Le règlement proposé ne nécessiterait pas de ressources et de surveillance additionnelles pour assurer la mise en application, puisque les inspecteurs de sûreté vérifieraient la conformité en vertu du régime d'inspection actuel.

Personne-ressource

Val Smith
Sécurité des opérations maritimes
Transports Canada
Place de Ville, Tour B
112, rue Kent, 14^e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : 613-991-0411
Télécopieur : 613-949-3906
Courriel : val.smith@tc.gc.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council, pursuant to subsection 35(1)^a of the *Canada Shipping Act, 2001*^b, proposes to make the annexed *Long-Range Identification and Tracking of Vessels Regulations*.

Interested persons may make representations to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities concerning the proposed Regulations within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations must be in writing and cite

^a S.C. 2005, c. 29, s. 16

^b S.C. 2001, c. 26

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu du paragraphe 35(1)^a de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*^b, se propose de prendre le *Règlement sur l'identification et le suivi à distance des 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

^a L.C. 2005, ch. 29, art. 16

^b L.C. 2001, ch. 26

the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to Val Smith, Marine Security Operations, Department of Transport, Place de Ville, Tower B, 14th Floor, 112 Kent Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5 (tel.: 613-991-0411; fax: 613-949-3906; e-mail: val.smith@tc.gc.ca).

Ottawa, September 9, 2009

JURICA ČAPKUN
Assistant Clerk of the Privy Council

LONG-RANGE IDENTIFICATION AND TRACKING OF VESSELS REGULATIONS

INTERPRETATION

Definitions	1. (1) The following definitions apply in these Regulations.
“cargo vessel” « bâtiment de charge »	“cargo vessel” means a vessel that is not a passenger vessel and is of 300 gross tonnage or more.
“international voyage” « voyage international »	“international voyage” means a voyage between a port in one country and a port in another country, but does not include a voyage solely on the Great Lakes, the St. Lawrence River and their connecting and tributary waters as far east as the lower exit of the St. Lambert Lock at Montréal.
“LRIT equipment” « équipement LRIT »	“LRIT equipment” means information-transmitting equipment for the long-range identification and tracking of a vessel.
“LRIT information” « renseignements LRIT »	“LRIT information” means the information referred to in section 5.
“Minister” « ministre »	“Minister” means the Minister of Transport.
“passenger vessel” « bâtiment à passagers »	“passenger vessel” means a vessel that carries more than 12 passengers.
“sea area A1”, “sea area A2”, “sea area A3” and “sea area A4” « zone océanique A1 », « zone océanique A2 », « zone océanique A3 » et « zone océanique A4 »	“sea area A1”, “sea area A2”, “sea area A3” and “sea area A4” have the meanings assigned by regulation 2.1 of Chapter IV of SOLAS.
“SOLAS” « SOLAS »	“SOLAS” means the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, and the Protocol of 1988 relating to the Convention, as amended from time to time.
When vessel is constructed	(2) For the purpose of these Regulations, a vessel is constructed on the earliest of (a) the day on which its keel is laid; (b) the day on which construction identifiable with a specific vessel begins; and (c) the day on which assembly of the vessel reaches the lesser of 50 tonnes and 1 % of the estimated mass of all structural material.

Gazette du Canada Partie I, ainsi que la date de publication, et d’envoyer le tout à Val Smith, Sécurité des opérations maritimes, ministère des Transports, Place de Ville, Tour B, 14^e étage, 112, rue Kent, Ottawa (Ontario) K1A 0N5 (tél. : 613-991-0441; téléc. : 613-949-3906; courriel : val.smith@tc.gc.ca).

Ottawa, le 9 septembre 2009

Le greffier adjoint du Conseil privé
JURICA ČAPKUN

RÈGLEMENT SUR L’IDENTIFICATION ET LE SUIVI À DISTANCE DES BÂTIMENTS

DÉFINITIONS ET INTERPRÉTATION

Definitions	1. (1) Les définitions suivantes s’appliquent au présent règlement.	Définitions
« bâtiment à passagers »	Bâtiment qui transporte plus de 12 passagers.	« bâtiment à passagers » “passenger vessel”
« bâtiment de charge »	Bâtiment d’une jauge brute de 300 ou plus qui n’est pas un bâtiment à passagers.	« bâtiment de charge » “cargo vessel”
« équipement LRIT »	Équipement qui sert à transmettre les renseignements pour l’identification et le suivi à distance d’un bâtiment.	« équipement LRIT » “LRIT equipment”
« ministre »	Le ministre des Transports.	« ministre » “Minister”
« renseignements LRIT »	Les renseignements visés à l’article 5.	« renseignements LRIT » “LRIT information”
« SOLAS »	La Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et le Protocole de 1988 relatif à la Convention, avec leurs modifications successives.	« SOLAS » “SOLAS”
« voyage international »	Voyage à partir d’un port d’un pays à un port d’un autre pays. La présente définition exclut les voyages effectués exclusivement dans les Grands Lacs et sur le fleuve Saint-Laurent, ainsi que dans leurs eaux tributaires et communicantes, jusqu’à la sortie inférieure de l’écluse de Saint-Lambert à Montréal, à l’est.	« voyage international » “international voyage”
« zone océanique A1 », « zone océanique A2 », « zone océanique A3 » et « zone océanique A4 »	S’entend respectivement au sens de la règle 2.1 du chapitre IV de SOLAS.	« zone océanique A1 », « zone océanique A2 », « zone océanique A3 » et « zone océanique A4 » “sea area A1”, “sea area A2”, “sea area A3” and “sea area A4”
When vessel is constructed	(2) Pour l’application du présent règlement, un bâtiment est construit à la première des dates suivantes : a) la date à laquelle sa quille est posée; b) la date à laquelle commence une construction identifiable à un bâtiment donné; c) la date à laquelle le montage du bâtiment atteint la plus petite des valeurs suivantes, soit 50 tonnes, soit 1 % de la masse estimée de tous les matériaux de structure.	Date de construction d’un bâtiment

APPLICATION

Cargo vessels and passenger vessels 2. (1) These Regulations apply in respect of Canadian vessels everywhere if they
 (a) are engaged on international voyages; and
 (b) are cargo vessels or passenger vessels.

Exceptions (2) These Regulations do not apply in respect of
 (a) pleasure craft; or
 (b) government vessels.

COMPLIANCE

Authorized representative 3. The authorized representative of a vessel shall ensure that the requirements of sections 4 to 10 are met.

LRIT EQUIPMENT

Vessels to be fitted 4. (1) Every vessel shall be fitted with LRIT equipment.

Exception — sea area A1 (2) Subsection (1) does not apply in respect of a vessel that operates exclusively in sea area A1 if it is fitted with an automatic identification system that meets the requirements of and is operated in accordance with section 65 of the *Navigation Safety Regulations*.

Exception — vessels constructed before December 31, 2008 (3) A vessel constructed before December 31, 2008 is not required to be fitted with LRIT equipment before
 (a) if the vessel is certified under subsection 51(4) of the *Ship Station (Radio) Technical Regulations, 1999* for operation in sea area A1 and sea area A2 or in sea area A1, sea area A2 and sea area A3, the later of the day on which these Regulations come into force and the day on which its radio installation is first inspected after December 31, 2008; or
 (b) if the vessel is certified under subsection 51(4) of the *Ship Station (Radio) Technical Regulations, 1999* for operation in sea area A1, sea area A2, sea area A3 and sea area A4,
 (i) while the vessel is operating in sea area A1, sea area A2 or sea area A3, the later of the day on which these Regulations come into force and the day on which its radio installation is first inspected after December 31, 2008, or
 (ii) while the vessel is not operating in sea area A1, sea area A2 or sea area A3, the later of the day on which these Regulations come into force and the day on which its radio installation is first inspected after July 1, 2009.

Interpretation (4) For the purpose of subsection (3), inspection of a vessel's radio installation occurs when it is inspected as required by section 51 of the *Ship Station (Radio) Technical Regulations, 1999*.

APPLICATION

Bâtiments de charge et bâtiments à passagers 2. (1) Le présent règlement s'applique à l'égard des bâtiments canadiens où qu'ils se trouvent lorsque les conditions suivantes sont réunies :
 a) ils effectuent un voyage international;
 b) ils sont des bâtiments de charge ou des bâtiments à passagers.

Exceptions (2) Il ne s'applique pas :
 a) à l'égard des embarcations de plaisance;
 b) à l'égard des bâtiments d'État.

CONFORMITÉ

Représentant autorisé 3. Le représentant autorisé d'un bâtiment veille à ce que les exigences des articles 4 à 10 soient respectées.

ÉQUIPEMENT LRIT

Bâtiments visés 4. (1) Tout bâtiment doit être muni d'un équipement LRIT.

Exception — zone océanique A1 (2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas à l'égard d'un bâtiment qui est exploité exclusivement dans la zone océanique A1, qui est muni d'un système d'identification automatique conforme aux exigences de l'article 65 du *Règlement sur la sécurité de la navigation* et qui est utilisé conformément à cette disposition.

Exception — Bâtiments construits avant le 31 décembre 2008 (3) Le bâtiment construit avant le 31 décembre 2008 n'a pas à être muni d'un équipement LRIT avant :
 a) s'il est certifié en vertu du paragraphe 51(4) du *Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio)* pour être exploité dans la zone océanique A1 et la zone océanique A2 ou dans la zone océanique A1, la zone océanique A2 et la zone océanique A3, la date d'entrée en vigueur du présent règlement ou, si elle est postérieure, la date de la première inspection de son installation radio après le 31 décembre 2008;
 b) s'il est certifié en vertu du paragraphe 51(4) du *Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio)* pour être exploité dans la zone océanique A1, la zone océanique A2, la zone océanique A3 et la zone océanique A4 :
 (i) lorsqu'il est exploité dans la zone océanique A1, la zone océanique A2 ou la zone océanique A3, la date d'entrée en vigueur du présent règlement ou, si elle est postérieure, la date de la première inspection de son installation radio après le 31 décembre 2008,
 (ii) lorsqu'il n'est pas exploité dans la zone océanique A1, la zone océanique A2 ou la zone océanique A3, la date d'entrée en vigueur du présent règlement ou, si elle est postérieure, la date de la première inspection de son installation radio après le 1^{er} juillet 2009.

Interprétation (4) Pour l'application du paragraphe (3), il y a inspection de l'installation radio d'un bâtiment lorsque cette dernière est inspectée comme l'exige l'article 51 du *Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio)*.

Automatic transmission	<p>5. The LRIT equipment fitted on a vessel to meet the requirements of section 4 shall automatically transmit the following information:</p> <p>(a) the vessel's identity;</p> <p>(b) the vessel's position, particularly its latitude and longitude; and</p> <p>(c) the date and time of the transmission.</p>	<p>5. L'équipement LRIT dont est muni un bâtiment pour être conforme aux exigences de l'article 4 transmet automatiquement les renseignements suivants :</p> <p>a) l'identité du bâtiment;</p> <p>b) la position du bâtiment, y compris sa latitude et sa longitude;</p> <p>c) la date et l'heure de la transmission.</p>	Transmission automatique
Type approval or certification	<p>6. (1) The LRIT equipment fitted on a vessel to meet the requirements of section 4 shall be type-approved or certified by the Minister as meeting the performance standards and functional requirements set out in section 4 of the <i>Revised performance standards and functional requirements for the long-range identification and tracking of ships</i>, the annex to International Maritime Organization Resolution MSC.263(84), as amended from time to time.</p>	<p>6. (1) L'équipement LRIT dont un bâtiment est muni pour être conforme aux exigences de l'article 4 doit être approuvé par type ou certifié par le ministre comme étant conforme aux normes de performance et aux exigences fonctionnelles prévues à l'article 4 des <i>Normes de performance et prescriptions fonctionnelles révisées applicables à l'identification et au suivi des navires à grande distance</i>, de l'annexe de la résolution MSC.263(84) de l'Organisation maritime internationale, avec leurs modifications successives.</p>	Approbation par type ou certification
Interpretation	<p>(2) For the purpose of interpreting section 4 of the annex referred to in subsection (1),</p> <p>(a) "should" shall be read to mean "shall"; and</p> <p>(b) "Administration" shall be read to mean "Minister".</p>	<p>(2) Pour l'interprétation de l'article 4 de l'annexe visée au paragraphe (1) :</p> <p>a) « devrait » vaut mention de « doit »;</p> <p>b) « Administration » vaut mention de « ministre ».</p>	Interprétation
Switching off equipment	<p>7. (1) The LRIT equipment fitted on a vessel to meet the requirements of section 4 shall be capable of being switched off on board.</p>	<p>7. (1) L'équipement LRIT dont un bâtiment est muni pour être conforme aux exigences de l'article 4 doit pouvoir être débranché à bord.</p>	Débranchement de l'équipement
Master	<p>(2) The vessel's master may switch off the LRIT equipment</p> <p>(a) when international agreements, rules or standards provide for the protection of navigational information; and</p> <p>(b) in exceptional circumstances and for the shortest duration possible when the equipment's operation is considered by the vessel's master to compromise the safety or security of the vessel.</p>	<p>(2) Le capitaine du bâtiment peut débrancher l'équipement LRIT :</p> <p>a) lorsque les renseignements relatifs à la navigation sont protégés en vertu de règles, de normes ou d'accords internationaux;</p> <p>b) dans des circonstances exceptionnelles et durant la période la plus courte possible, lorsqu'il considère que son fonctionnement compromet la sécurité ou la sûreté du bâtiment.</p>	Capitaine
Informing authorities	<p>(3) If the master switches off the LRIT equipment in the case provided for by paragraph (2)(b), the master shall</p> <p>(a) without undue delay inform a Marine Communications and Traffic Services Centre of the Canadian Coast Guard and, if the vessel is in the waters of a contracting government, the relevant maritime authority of that government; and</p> <p>(b) make an entry, in the record of navigational activities and incidents maintained in accordance with section 85 of the <i>Navigation Safety Regulations</i>, setting out the reasons for the decision and indicating the period during which the equipment was switched off.</p>	<p>(3) S'il débranche l'équipement LRIT dans le cas prévu à l'alinéa (2)b), le capitaine doit :</p> <p>a) en informer, dès que possible, un centre des Services de communications et de trafic maritimes de la Garde côtière canadienne et, si le bâtiment se trouve dans les eaux d'un gouvernement contractant, l'autorité maritime compétente de celui-ci;</p> <p>b) en porter mention dans le registre des activités et incidents liés à la navigation qui est consigné conformément à l'article 85 du <i>Règlement sur la sécurité de la navigation</i>, en expliquant les motifs de sa décision et en indiquant la période durant laquelle l'équipement a été débranché.</p>	Obligation d'informer les autorités
Reducing frequency of or temporarily stopping transmission	<p>8. (1) The LRIT equipment fitted on a vessel to meet the requirements of section 4 shall be capable of</p> <p>(a) being configured to transmit the LRIT information at a reduced frequency of once every 24 hours; and</p> <p>(b) temporarily stopping the transmission of LRIT information.</p>	<p>8. (1) L'équipement LRIT dont un bâtiment est muni pour être conforme aux exigences de l'article 4 doit pouvoir :</p> <p>a) être configuré pour transmettre les renseignements LRIT à une fréquence réduite d'une transmission toutes les 24 heures;</p> <p>b) en interrompre temporairement la transmission.</p>	Réduction de la fréquence et interruption temporaire de la transmission
Master	<p>(2) While a vessel is undergoing repairs, modifications or conversions in dry dock or in port or is laid up, the vessel's master may, on his or her own</p>	<p>(2) Lorsqu'un bâtiment subit des réparations, des modifications ou des transformations en cale sèche ou au port ou que le bâtiment est désarmé, son</p>	Capitaine

	<p>initiative, and shall, if directed to do so by the Minister,</p>	<p>capitaine peut, de sa propre initiative, ou doit, si le ministre le lui ordonne :</p>	
	<p>(a) reduce the frequency of the transmission of LRIT information to once every 24 hours; or (b) temporarily stop the transmission of LRIT information.</p>	<p>a) réduire la fréquence de transmission des renseignements LRIT à une transmission toutes les 24 heures; b) en interrompre temporairement la transmission.</p>	
<p>Informing authorities</p>	<p>(3) If the master reduces the frequency of or temporarily stops the transmission of LRIT information under subsection (2), the master shall (a) without undue delay inform a Marine Communications and Traffic Services Centre of the Canadian Coast Guard and, if the vessel is in the waters of a contracting government, the relevant maritime authority of that government; and (b) make an entry, in the record of navigational activities and incidents maintained in accordance with section 85 of the <i>Navigation Safety Regulations</i>, indicating the period during which the transmission of LRIT information was reduced in frequency or temporarily stopped, and whether or not the Minister directed the action.</p>	<p>(3) S'il réduit la fréquence de transmission des renseignements LRIT ou s'il interrompt temporairement la transmission de ceux-ci en application de l'alinéa (2), le capitaine doit : a) en informer, dès que possible, un centre des Services de communications et de trafic maritimes de la Garde côtière canadienne et, si le bâtiment se trouve dans les eaux d'un gouvernement contractant, l'autorité maritime compétente de celui-ci; b) en porter mention dans le registre des activités et incidents liés à la navigation qui est consigné conformément à l'article 85 du <i>Règlement sur la sécurité de la navigation</i>, en indiquant la période durant laquelle la fréquence de transmission des renseignements LRIT a été réduite ou la transmission de ceux-ci a été interrompue temporairement et si le ministre l'avait ordonné ou non.</p>	<p>Obligation d'informer les autorités</p>
<p>Failure of system</p>	<p>9. If the Minister or the Canadian Coast Guard informs the master of a vessel that any part of the system used to receive LRIT information from the vessel or to disseminate the information has failed, the master shall make an entry, in the record of navigational activities and incidents maintained in accordance with section 85 of the <i>Navigation Safety Regulations</i>, setting out the date and time the master was informed.</p>	<p>9. Si le ministre ou la Garde côtière canadienne l'informe qu'une partie du système utilisé pour recevoir les renseignements LRIT du bâtiment ou les diffuser est en panne, le capitaine d'un bâtiment en porte mention dans le registre des activités et incidents liés à la navigation qui est consigné conformément à l'article 85 du <i>Règlement sur la sécurité de la navigation</i>, en indiquant la date et l'heure à laquelle il en a été informé.</p>	<p>Panne du système</p>
<p>Electromagnetic interference</p>	<p>10. LRIT equipment shall be installed so that electromagnetic interference does not affect the proper functioning of navigational equipment.</p>	<p>10. L'équipement LRIT est installé de manière à éviter que les perturbations électromagnétiques nuisent au bon fonctionnement de l'équipement de navigation.</p>	<p>Perturbations électromagnétiques</p>
<p>Issuance of proof of type approval or of certificate</p>	<p>11. (1) On application, the Minister shall issue a proof of type approval or a certificate for LRIT equipment if the Minister determines that the equipment meets the performance standards and functional requirements referred to in subsection 6(1).</p>	<p>11. (1) Le ministre délivre, sur demande, une preuve de l'approbation par type ou un certificat à l'égard de l'équipement LRIT s'il conclut que celui-ci est conforme aux normes de performance et aux exigences fonctionnelles visées au paragraphe 6(1).</p>	<p>Preuve ou certificat</p>
<p>Carry proof or certificate on board</p>	<p>(2) A vessel's master shall ensure that a proof of type approval or a certificate issued under subsection (1) for the LRIT equipment fitted on the vessel to meet the requirements of section 4 is (a) in the case of a proof of type-approval, carried on board in the form of (i) a label that is securely affixed to the equipment in a readily visible location, or (ii) a document that is kept in a readily accessible location; and (b) in the case of a certificate, carried on board in a readily accessible location.</p>	<p>(2) Le capitaine d'un bâtiment veille à ce qu'une preuve de l'approbation par type ou un certificat délivré en application du paragraphe (1) à l'égard de l'équipement LRIT dont le bâtiment est muni pour être conforme aux exigences de l'article 4 soit : a) dans le cas d'une preuve de l'approbation par type, conservée à bord sous l'une ou l'autre des formes suivantes : (i) une étiquette fixée solidement sur l'équipement à un endroit facilement visible, (ii) un document conservé à un endroit facilement accessible; b) dans le cas d'un certificat, conservé à bord du bâtiment à un endroit facilement accessible.</p>	<p>Documents conservés à bord</p>

COMING INTO FORCE

ENTRÉE EN VIGUEUR

Registration
date

12. These Regulations come into force on the day on which they are registered.

12. Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

Date de
l'enregistrement

[38-1-o]

[38-1-o]

INDEX

Vol. 143, No. 38 — September 19, 2009

(An asterisk indicates a notice previously published.)

COMMISSIONS**Canada Revenue Agency**

Income Tax Act

Revocation of registration of charities 2736

Canadian International Trade TribunalHot-rolled carbon steel plate and high-strength low-alloy
steel plate — Determination..... 2738

Notice No. HA-2009-004 — Appeal 2737

Textiles and apparel — Order..... 2738

Canadian Radio-television and Telecommunications**Commission**

* Addresses of CRTC offices — Interventions..... 2739

Decisions

2009-559, 2009-566, 2009-568, 2009-569, 2009-573 and
2009-574 2739

Notices of consultation

2009-461-3 — Notice of hearing 2740

2009-477-1 — Notice of applications received 2741

2009-553-1 — Notice of application received..... 2742

2009-563 — Notice of application received 2742

2009-565 — Notice of application received 2742

2009-567 — Notice of application received 2743

2009-572 — Notice of applications received..... 2743

Regulatory policy

2009-562 — Conditions of licence for competitive
Canadian specialty services operating in the genres of
mainstream sports and national news..... 2744**GOVERNMENT NOTICES****Finance, Dept. of**

Customs Tariff

Invitation to submit views on proposed
Most-Favoured-Nation tariff elimination on
manufacturing inputs and machinery and equipment.... 2726**Industry, Dept. of**

Appointments..... 2734

MISCELLANEOUS NOTICES

Allain, Henri, mollusc culture in Richibucto

Harbour, N.B. 2747

Anglican Network in Canada, relocation of head office..... 2745

Canadian National Goat Federation, relocation of head
office..... 2745Grand River Conservation Authority, safety boom and dam
across Alder Creek, Ont. 2746Grand River Conservation Authority, safety boom and dam
across the Eramosa River, Ont. 2746Newfoundland and Labrador, Department of Fisheries and
Aquaculture of, aquaculture inflow wharf and storage
area in Hermitage Bay, N.L. 2745* North American Specialty Insurance Company, release
of assets..... 2747**PARLIAMENT****House of Commons*** Filing applications for private bills (Second Session,
Fortieth Parliament) 2735**PROPOSED REGULATIONS****Human Resources and Skills Development, Dept. of,
and Dept. of Transport**

Canada Labour Code

Aviation Occupational Health and Safety Regulations..... 2749

Transport, Dept. of

Canada Shipping Act, 2001

Long-Range Identification and Tracking of Vessels
Regulations 2842

Marine Transportation Security Act

Domestic Ferries Security Regulations..... 2787

INDEX

Vol. 143, n° 38 — Le 19 septembre 2009

(L'astérisque indique un avis déjà publié.)

AVIS DIVERS

Allain, Henri, culture de mollusques dans le havre de Richibucto (N.-B.)	2747
Anglican Network in Canada, changement de lieu du siège social	2745
Fédération nationale canadienne des chèvres, changement de lieu du siège social	2745
Grand River Conservation Authority, estacade de sécurité et barrage dans la rivière Eramosa (Ont.)	2746
Grand River Conservation Authority, estacade de sécurité et barrage dans le ruisseau Alder (Ont.)	2746
Newfoundland and Labrador, Department of Fisheries and Aquaculture of, quai pour aquaculture et aire d'entreposage à la baie Hermitage (T.-N.-L.)	2745
* North American Specialty Insurance Company, libération d'actif	2747

AVIS DU GOUVERNEMENT**Finances, min. des**

Tarif des douanes	
Invitation à soumettre des commentaires relativement à la proposition d'éliminer les tarifs de la nation la plus favorisée s'appliquant aux intrants manufacturiers, ainsi qu'aux machines et au matériel	2726

Industrie, min. de l'

Nominations	2734
-------------------	------

COMMISSIONS**Agence du revenu du Canada**

Loi de l'impôt sur le revenu	
Révocation de l'enregistrement d'organismes de bienfaisance	2736

COMMISSIONS (suite)**Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes**

* Adresses des bureaux du CRTC — Interventions	2739
Avis de consultation	
2009-461-3 — Avis d'audience	2740
2009-477-1 — Avis de demandes reçues	2741
2009-553-1 — Avis de demande reçue	2742
2009-563 — Avis de demande reçue	2742
2009-565 — Avis de demande reçue	2742
2009-567 — Avis de demande reçue	2743
2009-572 — Avis de demandes reçues	2743

Décisions

2009-559, 2009-566, 2009-568, 2009-569, 2009-573 et 2009-574	2739
--	------

Politique réglementaire

2009-562 — Conditions de licence pour les services spécialisés canadiens concurrents consacrés aux genres d'intérêt général des sports et des nouvelles nationales	2744
--	------

Tribunal canadien du commerce extérieur

Avis n° HA-2009-004 — Appel	2737
Textiles et vêtements — Ordonnance	2738
Tôles d'acier au carbone et tôles d'acier allié résistant à faible teneur, laminées à chaud — Décision	2738

PARLEMENT**Chambre des communes**

* Demandes introductives de projets de loi privés (Deuxième session, quarantième législature)	2735
---	------

RÈGLEMENTS PROJETÉS**Ressources humaines et du Développement des compétences, min. des, et min. des Transports**

Code canadien du travail	
Règlement sur la santé et la sécurité au travail (aéronefs)	2749

Transports, min. des

Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada	
Règlement sur l'identification et le suivi à distance des bâtiments	2842
Loi sur la sûreté du transport maritime	
Règlement sur la sûreté des traversiers intérieurs	2787



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