

Canada Gazette



Gazette du Canada

Part II

Partie II

OTTAWA, WEDNESDAY, MARCH 10, 2004

OTTAWA, LE MERCREDI 10 MARS 2004

Statutory Instruments 2004

Textes réglementaires 2004

SOR/2004-25 to 29 and SI/2004-23

DORS/2004-25 à 29 et TR/2004-23

Pages 78 to 108

Pages 78 à 108

NOTICE TO READERS

The *Canada Gazette* Part II is published under authority of the *Statutory Instruments Act* on January 14, 2004, and at least every second Wednesday thereafter.

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

Each regulation or statutory instrument published in this number may be obtained as a separate reprint from Canadian Government Publishing, Communication Canada. Rates will be quoted on request.

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

For residents of Canada, the cost of an annual subscription to the *Canada Gazette* Part II is \$67.50, and single issues, \$3.50. For residents of other countries, the cost of a subscription is US\$67.50 and single issues, US\$3.50. Orders should be addressed to: Canadian Government Publishing, Communication Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

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

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

AVIS AU LECTEUR

La *Gazette du Canada* Partie II est publiée en vertu de la *Loi sur les textes réglementaires* le 14 janvier 2004, et au moins tous les deux mercredis par la suite.

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

Il est possible d'obtenir un tiré à part de tout règlement ou de tout texte réglementaire publié dans le présent numéro en s'adressant aux Éditions du gouvernement du Canada, Communication Canada. Le tarif sera indiqué sur demande.

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

Pour les résidents du Canada, le prix de l'abonnement annuel à la *Gazette du Canada* Partie II est de 67,50 \$ et le prix d'un exemplaire, de 3,50 \$. Pour les résidents d'autres pays, le prix de l'abonnement est de 67,50 \$US et le prix d'un exemplaire, de 3,50 \$US. Veuillez adresser les commandes à : Les Éditions du gouvernement du Canada, Communication Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

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

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

Registration
SOR/2004-25 24 February, 2004

CONTRAVENTIONS ACT

Regulations Amending the Contraventions Regulations

P.C. 2004-121 24 February, 2004

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Justice, pursuant to section 8^a of the *Contraventions Act*^b, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Contraventions Regulations*.

**REGULATIONS AMENDING THE
CONTRAVENTIONS REGULATIONS**

AMENDMENT

1. The *Contraventions Regulations*¹ are amended by adding the following after Schedule X:

SCHEDULE XI
(Sections 1 to 3)

SAGUENAY-ST. LAWRENCE MARINE PARK ACT

*Marine Activities in the
Saguenay-St. Lawrence Marine Park Regulations*

Item	Column I Provision of <i>Marine Activities in the Saguenay-St. Lawrence Marine Park Regulations</i>	Column II Short-Form Description	Column III Fine (\$)
1.	3(1)	(a) Operating a marine tour business without a permit or without authorization	500
		(b) Operating a marine tour business not in accordance with the conditions of a permit	300
		(c) Operating a shuttle service without a permit or without authorization	500
		(d) Operating a shuttle service not in accordance with the conditions of a permit	300
2.	3(2)	(a) Conducting scientific research without a permit or without authorization	400
		(b) Conducting scientific research not in accordance with the conditions of a permit	300
		(c) Holding a special activity without a permit or without authorization	400

Enregistrement
DORS/2004-25 24 février 2004

LOI SUR LES CONTRAVENTIONS

Règlement modifiant le Règlement sur les contraventions

C.P. 2004-121 24 février 2004

Sur recommandation du ministre de la Justice et en vertu de l'article 8^a de la *Loi sur les contraventions*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les contraventions*, ci-après.

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE
RÈGLEMENT SUR LES CONTRAVENTIONS**

MODIFICATION

1. Le *Règlement sur les contraventions*¹ est modifié par adjonction, après l'annexe X, de ce qui suit :

ANNEXE XI
(articles 1 à 3)

LOI SUR LE PARC MARIN DU
SAGUENAY — SAINT-LAURENT

*Règlement sur les activités en mer
dans le parc marin du Saguenay — Saint-Laurent*

Article	Colonne I Disposition du <i>Règlement sur les activités en mer dans le parc marin du Saguenay — Saint-Laurent</i>	Colonne II Description abrégée	Colonne III Amende (\$)
1.	3(1)	a) Exploiter une entreprise d'excursions en mer sans permis ou sans autorisation	500
		b) Exploiter une entreprise d'excursions en mer sans se conformer aux conditions du permis	300
		c) Offrir un service de navette sans permis ou sans autorisation	500
		d) Offrir un service de navette sans se conformer aux conditions du permis	300
2.	3(2)	a) Mener des recherches scientifiques sans permis ou sans autorisation	400
		b) Mener des recherches scientifiques sans se conformer aux conditions du permis	300
		c) Organiser une activité spéciale sans permis ou sans autorisation	400

^a S.C. 1996, c. 7, s. 4

^b S.C. 1992, c. 47

¹ SOR/96-313

^a L.C. 1996, ch. 7, art. 4

^b L.C. 1992, ch. 47

¹ DORS/96-313

SCHEDULE XI—*Continued*ANNEXE XI (*suite*)SAGUENAY-ST. LAWRENCE MARINE PARK ACT—
*Continued*LOI SUR LE PARC MARIN DU
SAGUENAY — SAINT-LAURENT (*suite*)*Marine Activities in the
Saguenay-St. Lawrence Marine Park Regulations—Continued**Règlement sur les activités en mer
dans le parc marin du Saguenay — Saint-Laurent (suite)*

Item	Column I Provision of <i>Marine Activities in the Saguenay-St. Lawrence Marine Park Regulations</i>	Column II Short-Form Description	Column III Fine (\$)	Article	Colonne I Disposition du <i>Règlement sur les activités en mer dans le parc marin du Saguenay — Saint-Laurent</i>	Colonne II Description abrégée	Colonne III Amende (\$)
3.	4	(d) Holding a special activity not in accordance with the conditions of a permit	300	3.	4	d) Organiser une activité spéciale sans se conformer aux conditions du permis	300
		Failing to ensure that a vessel is operated in a manner that does not contravene the Regulations	300			Ne pas veiller à ce que le pilote se conforme au règlement	300
4.	6(3)	Failing to immediately notify the Minister of a change in the information provided in the application for a permit	300	4.	6(3)	Ne pas aviser sans délai le ministre d'un changement dans les renseignements fournis dans la demande de permis	300
5.	7	Failing to allow a park warden or enforcement officer to inspect a vessel operated under a permit	500	5.	7	Ne pas permettre à un garde de parc ou un agent de l'autorité d'inspecter un bateau visé par le permis	500
6.	11(1)(a)(i)	Failing to notify the Minister, in writing, of the name, address and telephone number of the transferee of a permit	300	6.	11(1)(a)(i)	Ne pas aviser par écrit le ministre des nom, adresse et numéro de téléphone du cessionnaire du permis	300
7.	11(1)(a)(ii)	Failing to notify the Minister, in writing, of the proposed date of transfer of a permit	300	7.	11(1)(a)(ii)	Ne pas aviser par écrit le ministre de la date prévue de cession du permis	300
8.	11(1)(a)(iii)	Failing to notify the Minister, in writing, of a change in business name or name and registration or listing number of the commercial vessel of the new permit holder	300	8.	11(1)(a)(iii)	Ne pas aviser par écrit le ministre d'un changement de raison sociale ou des nom et numéro d'immatriculation ou d'enregistrement du bateau commercial du nouveau titulaire du permis	300
9.	11(1)(a)(iv)	Failing to notify the Minister, in writing, of a change in the information provided in the application for a permit	300	9.	11(1)(a)(iv)	Ne pas aviser par écrit le ministre d'un changement aux renseignements fournis dans la demande de permis	300
10.	12	Failing to ensure that a vessel flies the appropriate identification flag issued with a permit	100	10.	12	Ne pas veiller à ce que le bateau arbore le pavillon correspondant au permis	100
11.	14(1)	Engaging in behaviour that may kill, injure or disturb a marine mammal	500	11.	14(1)	Se comporter d'une manière qui puisse tuer, blesser ou déranger un mammifère marin	500
12.	14(2)	Failing to report immediately to a park warden or an enforcement officer an accident in which a marine mammal is killed or injured or a collision with a marine mammal	300	12.	14(2)	Ne pas aviser sans délai un garde de parc ou un agent de l'autorité après avoir heurté un mammifère marin ou avoir blessé ou tué un tel mammifère dans un accident	300
13.	15(1)	(a) Permitting a vessel to approach a cetacean within a distance of less than 200 m	250	13.	15(1)	a) Permettre qu'un bateau s'approche à moins de 200 m d'un cétacé	250
		(b) Permitting a marine tour business vessel to approach a cetacean within a distance of less than 100 m	250			b) Permettre qu'un bateau d'une entreprise d'excursions en mer s'approche à moins de 100 m d'un cétacé	250
14.	15(2)	(a) Placing a vessel within the path of a cetacean such that the cetacean will pass within a distance of less than 200 m from the vessel	200	14.	15(2)	a) Mettre un bateau sur le chemin d'un cétacé de manière que celui-ci passe à moins de 200 m du bateau	200

SCHEDULE XI—*Continued*ANNEXE XI (*suite*)SAGUENAY-ST. LAWRENCE MARINE PARK ACT—
*Continued*LOI SUR LE PARC MARIN DU
SAGUENAY — SAINT-LAURENT (*suite*)*Marine Activities in the
Saguenay-St. Lawrence Marine Park Regulations—Continued**Règlement sur les activités en mer
dans le parc marin du Saguenay — Saint-Laurent (suite)*

Item	Column I Provision of <i>Marine Activities in the Saguenay-St. Lawrence Marine Park Regulations</i>	Column II Short-Form Description	Column III Fine (\$)	Article	Colonne I Disposition du <i>Règlement sur les activités en mer dans le parc marin du Saguenay — Saint-Laurent</i>	Colonne II Description abrégée	Colonne III Amende (\$)
15.	15(3)	(b) Placing a marine tour business vessel within the path of a cetacean such that the cetacean will pass within a distance of less than 100 m from the vessel	200	15.	15(3)	b) Mettre un bateau d'une entreprise d'excursions en mer sur le chemin d'un cétacé de manière que celui-ci passe à moins de 100 m du bateau	200
		(a) Failing to maintain a vessel in a stationary position until an approaching cetacean has dived towards the seabed or moved more than 200 m from the vessel	200			a) Ne pas garder un bateau stationnaire jusqu'à ce qu'un cétacé qui s'en est approché à moins de 200 m s'en soit éloigné à plus de 200 m ou ait plongé vers le fond	200
		(b) Failing to maintain a marine tour business vessel in a stationary position until an approaching cetacean has dived towards the seabed or moved more than 100 m from the vessel	200			b) Ne pas garder un bateau d'une entreprise d'excursions en mer stationnaire jusqu'à ce qu'un cétacé qui s'en est approché à moins de 100 m s'en soit éloigné à plus de 100 m ou ait plongé vers le fond	200
16.	15(4)	Failing to maintain a minimum distance of 400 m between a vessel and an endangered marine mammal	300	16.	15(4)	Ne pas garder un bateau à au moins 400 m d'un mammifère marin en voie de disparition	300
17.	16	Permitting a marine tour business vessel to approach within a distance of less than 200 m from a cetacean when there are more than four vessels within 400 m from the vessel	200	17.	16	Permettre qu'un bateau d'une entreprise d'excursions en mer s'approche à moins de 200 m d'un cétacé lorsque plus de quatre bateaux se trouvent dans un rayon de 400 m du bateau	200
18.	17	(a) Diving or swimming within a distance of less than 200 m from a cetacean	150	18.	17	a) Pratiquer la plongée ou la natation à moins de 200 m d'un cétacé	150
		(b) Diving or swimming within a distance of less than 400 m from an endangered marine mammal	300			b) Pratiquer la plongée ou la natation à moins de 400 m d'un mammifère marin en voie de disparition	300
19.	18	(a) Flying an aircraft over the park at an altitude of less than 2,000 feet (609.6 m) from the surface of the water without authorization	200	19.	18	a) Survoler le parc en aéronef à moins de 2 000 pieds (609,6 m) de la surface de l'eau sans autorisation	200
		(b) Taking off in an aircraft in the park without authorization	300			b) Faire décoller un aéronef dans le parc sans autorisation	300
		(c) Landing an aircraft in the park without authorization	300			c) Faire amerrir un aéronef dans le parc sans autorisation	300
20.	19	Operating a vessel at a speed greater than 25 knots	150	20.	19	Naviguer à une vitesse supérieure à 25 noeuds	150
21.	20	Operating a vessel at a speed greater than 10 knots in the observation zone of another vessel or in an observation area	250	21.	20	Naviguer à une vitesse supérieure à 10 noeuds dans la zone d'observation d'un autre bateau ou dans un secteur d'observation	250
22.	21(a)	(a) Operating a vessel at a speed greater than the minimum speed required to manoeuvre the vessel when it is between 200 m and 400 m from a cetacean	200	22.	21a)	a) Naviguer à une vitesse supérieure à la vitesse minimale de manoeuvre à une distance d'entre 200 et 400 m d'un cétacé	200

SCHEDULE XI—*Continued*ANNEXE XI (*suite*)SAGUENAY-ST. LAWRENCE MARINE PARK ACT—
*Continued*LOI SUR LE PARC MARIN DU
SAGUENAY — SAINT-LAURENT (*suite*)*Marine Activities in the
Saguenay-St. Lawrence Marine Park Regulations—Continued**Règlement sur les activités en mer
dans le parc marin du Saguenay — Saint-Laurent (suite)*

Item	Column I Provision of <i>Marine Activities in the Saguenay-St. Lawrence Marine Park Regulations</i>	Column II Short-Form Description	Column III Fine (\$)	Article	Colonie I Disposition du <i>Règlement sur les activités en mer dans le parc marin du Saguenay — Saint-Laurent</i>	Colonie II Description abrégée	Colonie III Amende (\$)
23.	21(b)	(b) Operating a marine tour business vessel at a speed greater than the minimum speed required to manoeuvre the vessel when it is between 100 m and 400 m from a cetacean	200			b) S'il s'agit d'un bateau d'une entreprise d'excursions en mer, naviguer à une vitesse supérieure à la vitesse minimale de manoeuvre à une distance d'entre 100 et 400 m d'un cétacé	200
		(a) Stopping or starting a vessel, or changing its direction, in a repetitive manner when it is between 200 m and 400 m from a cetacean	200	23.	21b)	a) Effectuer en bateau des arrêts, des départs ou des changements de direction à répétition à une distance d'entre 200 et 400 m d'un cétacé	200
		(b) Stopping or starting a marine tour business vessel, or changing its direction, in a repetitive manner when it is between 100 m and 400 m from a cetacean	200			b) Effectuer avec le bateau d'une entreprise d'excursions en mer des arrêts, des départs ou des changements de direction à répétition à une distance d'entre 100 et 400 m d'un cétacé	200
24.	22	Failing to reduce the speed of a vessel to the minimum speed required to manoeuvre it on encountering an endangered marine mammal at a distance of less than 400 m	300	24.	22	Ne pas réduire la vitesse du bateau de manière qu'elle ne dépasse pas la vitesse minimale de manoeuvre à moins de 400 m du bateau lorsqu'un mammifère marin en voie de disparition est aperçu	300
25.	23(1)(a)	Permitting a marine tour business vessel to approach a cetacean within a distance of between 100 m and 200 m for more than two periods of 30 minutes each during an excursion	200	25.	23(1)a)	Permettre qu'un bateau d'une entreprise d'excursions en mer s'approche à une distance d'entre 100 et 200 m d'un cétacé pendant plus de deux périodes d'une durée maximale de trente minutes chacune	200
26.	23(1)(b)	Permitting a marine tour business vessel to approach a cetacean within a distance of between 100 m and 200 m more than once in the same observation zone or observation area	200	26.	23(1)b)	Permettre qu'un bateau d'une entreprise d'excursions en mer s'approche à une distance d'entre 100 et 200 m d'un cétacé plus d'une fois dans la même zone d'observation ou dans le même secteur d'observation	200
27.	23(2)	Failing to indicate to all other commercial vessels nearby that a marine tour business vessel is in observation mode	150	27.	23(2)	Ne pas avertir tous les bateaux commerciaux aux alentours que le bateau d'une entreprise d'excursions en mer est placé en mode d'observation	150
28.	23(3)	(a) Keeping a vessel in observation mode for more than one hour	150	28.	23(3)	a) Garder un bateau en mode d'observation pendant plus d'une heure	150
		(b) Operating a vessel for more than one hour in the observation zone of another vessel or in an observation area	150			b) Naviguer pendant plus d'une heure dans la zone d'observation d'un autre bateau ou dans un secteur d'observation	150

SCHEDULE XI—*Continued*SAGUENAY-ST. LAWRENCE MARINE PARK ACT—
*Continued**Marine Activities in the
Saguenay-St. Lawrence Marine Park Regulations—Continued*

Item	Column I Provision of <i>Marine Activities in the Saguenay-St. Lawrence Marine Park Regulations</i>	Column II Short-Form Description	Column III Fine (\$)
29.	23(4)	Permitting a vessel to re-enter the observation zone of another vessel or an observation area before one hour has elapsed	150

COMING INTO FORCE

2. These Regulations come into force on the day on which they are registered.

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The *Contraventions Act* (the Act) was adopted in October 1992 in order to establish a simplified procedure for prosecuting certain federal offences. The Act provides that offences designated as “contraventions” may be prosecuted through the issuance of a ticket. Because the implementation of the Act required that a complex administrative infrastructure be established first, the Act was not proclaimed immediately. At the request of the provinces and as a result of the Programs Review initiative, the Act was amended in 1996 to make it possible to use provincial and territorial offence schemes for the prosecution of contraventions. The Act, as amended, also authorizes agreements respecting the administrative and technical aspects of the contraventions scheme to be entered into with provincial and territorial governments. It came into force on August 1, 1996.

The *Contraventions Regulations* made pursuant to section 8 of the Act, list the offences designated as contraventions, establish a short-form description and a fine amount for each contravention. The Regulations have been amended numerous times since their coming into force to add new contraventions or to reflect changes to the enabling legislation.

The amendment to the *Contraventions Regulations* designates as contraventions several offences under the *Marine Activities in the Saguenay-St. Lawrence Marine Park Regulations* such as: operating a marine tour business without a permit; conducting scientific research without a permit; permitting a vessel to approach a cetacean within a distance of less than 200 m, etc. The set fines vary from \$100 to \$500.

ANNEXE XI (*suite*)LOI SUR LE PARC MARIN DU
SAGUENAY — SAINT-LAURENT (*suite*)*Règlement sur les activités en mer
dans le parc marin du Saguenay — Saint-Laurent (suite)*

Article	Colonne I Disposition du <i>Règlement sur les activités en mer dans le parc marin du Saguenay — Saint-Laurent</i>	Colonne II Description abrégée	Colonne III Amende (\$)
29.	23(4)	Permettre qu'un bateau pénètre de nouveau dans la zone d'observation d'un autre bateau ou dans un secteur d'observation moins d'une heure après l'avoir quitté	150

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

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

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

La *Loi sur les contraventions* (la Loi) a été adoptée en octobre 1992 dans le but d'établir une procédure de poursuite par procès-verbal des infractions désignées comme « contraventions ». La Loi n'a pas alors été mise en vigueur puisqu'il fallait mettre en place un système administratif complexe pour le traitement des contraventions. En 1996, à la demande des provinces et dans la foulée de la Révision des programmes, la Loi a été modifiée afin d'utiliser le régime pénal des provinces et territoires, lesquels utilisent le procès-verbal, pour la poursuite des contraventions. La Loi modifiée, qui est entrée en vigueur le 1^{er} août 1996, permet également la conclusion d'accords avec les gouvernements provinciaux et territoriaux sur les aspects administratifs et techniques de la mise en oeuvre du régime des contraventions.

Pris en vertu de l'article 8 de la Loi, le *Règlement sur les contraventions* identifie comme contraventions des infractions fédérales, en formule la description abrégée et fixe le montant de l'amende pour chacune d'elles. Le règlement a été modifié à de maintes reprises depuis son entrée en vigueur, soit pour ajouter de nouvelles contraventions, soit à la suite de modifications aux lois ou règlements sectoriels créant les infractions.

La modification au *Règlement sur les contraventions* désigne comme contraventions plusieurs infractions au *Règlement sur les activités en mer dans le parc marin du Saguenay — Saint-Laurent* comme : d'exploiter sans permis une entreprise d'excursions en mer, de mener des recherches scientifiques sans permis, de permettre qu'un bateau s'approche à moins de 200 mètres d'un cétacé, etc. Les amendes prévues s'inscrivent dans une fourchette d'amendes variant de 100 \$ à 500 \$.

Alternatives

In order to decriminalize a federal offence and give individuals the possibility of pleading guilty without having to appear in court, it is necessary that the Governor in Council, pursuant to section 8 of the *Contraventions Act*, designate that offence under the *Contraventions Regulations* and amend consequently these Regulations. There is no other option.

Benefits and Costs

The *Contraventions Regulations* are an essential element for the pursuit of the following three objectives underlying the Act: to decriminalize certain federal offences, to ease the courts' workload and to improve the enforcement of federal legislation. This amendment to the Regulations does not impose new restrictions or burdens on individuals or businesses. It is part of a system that will ensure that the enforcement of the designated offences will be less onerous on the offender and more proportionate and appropriate to the seriousness of the violation. While there is no data from which one can draw a comparison, there is consensus among all key players that designating contraventions will result in savings to the entire justice system and provide the public with a quicker and more convenient process for handling federal offences.

Consultation

The proposed amendment to the *Contraventions Regulations* was pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on September 27, 2003, for a 30-day consultation period. No comments were received during that consultation period.

Compliance and Enforcement

Compliance with these Regulations is not an issue as they only purport to identify the offences that are being designated as contraventions, give a short-form description of these offences and provide the applicable fines.

Contact

Jean-Pierre Baribeau
Legal Counsel
Contraventions Project
Department of Justice
284 Wellington Street
Ottawa, Ontario
K1A 0H8
Telephone: (613) 941-4880
FAX: (613) 998-1175
E-mail: jean-pierre.baribeau@justice.gc.ca

Solutions envisagées

Pour que les infractions fédérales soient décriminalisées et que les particuliers puissent plaider coupable à ces infractions sans avoir à comparaître en cour, le gouverneur en conseil doit, en vertu de l'article 8 de la Loi, qualifier ces infractions de contraventions sous le *Règlement sur les contraventions* et modifier en conséquence le règlement. Il n'y a pas d'autres options.

Avantages et coûts

Le *Règlement sur les contraventions* constitue un élément essentiel de la poursuite des trois objectifs suivants qui sous-tendent la Loi : décriminaliser certaines infractions fédérales, alléger la charge de travail des tribunaux et permettre de mieux appliquer la législation fédérale. Cette modification au règlement n'impose pas de nouvelles restrictions ni de nouveaux obstacles aux particuliers ou aux entreprises. Elle fait partie d'un système en vertu duquel l'application des infractions désignées sera moins pénible pour le contrevenant et plus proportionnée et appropriée à la gravité de l'infraction. Bien qu'aucune donnée ne permette d'établir des comparaisons, tous les principaux intervenants s'entendent pour dire que le fait de désigner certaines infractions comme contraventions se traduira par des économies pour tout le système judiciaire et procurera à la population une procédure plus rapide et plus pratique de traitement des infractions fédérales.

Consultations

Cette modification au *Règlement sur les contraventions* a paru au préalable le 27 septembre dernier dans la *Gazette du Canada* Partie I pour une période de consultation de 30 jours. Aucun commentaire n'a été reçu durant cette période.

Respect et exécution

Le respect de ce règlement ne pose pas de problème car son seul but est de qualifier de contraventions certaines infractions, d'en formuler la description abrégée et de fixer le montant de l'amende qui s'applique à ces infractions.

Personne-ressource

Jean-Pierre Baribeau
Conseiller juridique
Projet sur les contraventions
Ministère de la Justice
284, rue Wellington
Ottawa (Ontario)
K1A 0H8
Téléphone : (613) 941-4880
TÉLÉCOPIEUR : (613) 998-1175
Courriel : jean-pierre.baribeau@justice.gc.ca

Registration
SOR/2004-26 24 February, 2004

CANADA SHIPPING ACT

Regulations Amending the Life Saving Equipment Regulations

P.C. 2004-122 24 February, 2004

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to section 314^a and subsections 338(1)^b and 339(1) of the *Canada Shipping Act*, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Life Saving Equipment Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE LIFE SAVING EQUIPMENT REGULATIONS

AMENDMENTS

1. Subparagraph 7(g)(iii) of the *Life Saving Equipment Regulations*¹ is replaced by the following:

(iii) enough that are suitable for children for at least 10 per cent of the complement or one for each child on board, whichever is greater;

2. Paragraph 9.1(a) of the Regulations is amended by adding the following after subparagraph (i):

(i.1) lifejackets and lifejackets suitable for children,

3. Subparagraph 10(i)(iii) of the Regulations is replaced by the following:

(iii) enough that are suitable for children for at least 10 per cent of the complement or one for each child on board, whichever is greater;

4. Subparagraph 11(h)(iii) of the Regulations is replaced by the following:

(iii) enough that are suitable for children for at least 10 per cent of the complement or one for each child on board, whichever is greater;

5. Subparagraph 12(f)(iii) of the Regulations is replaced by the following:

(iii) enough that are suitable for children for at least 10 per cent of the complement or one for each child on board, whichever is greater;

6. Paragraph 13.1(a) of the Regulations is amended by adding the following after subparagraph (i):

(i.1) lifejackets and lifejackets suitable for children,

7. Subparagraph 14(g)(iii) of the Regulations is replaced by the following:

Enregistrement
DORS/2004-26 24 février 2004

LOI SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

Règlement modifiant le Règlement sur l'équipement de sauvetage

C.P. 2004-122 24 février 2004

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu de l'article 314^a et des paragraphes 338(1)^b et 339(1) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur l'équipement de sauvetage*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR L'ÉQUIPEMENT DE SAUVETAGE

MODIFICATIONS

1. Le sous-alinéa 7g)(iii) du Règlement sur l'équipement de sauvetage¹ est remplacé par ce qui suit :

(iii) du type convenant aux enfants, un nombre suffisant de gilets pour au moins 10 pour cent du chargement en personnes ou un gilet par enfant à bord, selon le plus grand de ces nombres;

2. L'alinéa 9.1a) du même règlement est modifié par adjonction, après le sous alinéa (i), de ce qui suit :

(i.1) des gilets de sauvetage et des gilets de sauvetage du type convenant aux enfants,

3. Le sous-alinéa 10i)(iii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(iii) du type convenant aux enfants, un nombre suffisant de gilets pour au moins 10 pour cent du chargement en personnes ou un gilet par enfant à bord, selon le plus grand de ces nombres;

4. Le sous-alinéa 11h)(iii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(iii) du type convenant aux enfants, un nombre suffisant de gilets pour au moins 10 pour cent du chargement en personnes ou un gilet par enfant à bord, selon le plus grand de ces nombres;

5. Le sous-alinéa 12f)(iii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(iii) du type convenant aux enfants, un nombre suffisant de gilets pour au moins 10 pour cent du chargement en personnes ou un gilet par enfant à bord, selon le plus grand de ces nombres;

6. L'alinéa 13.1a) du même règlement est modifié par adjonction, après le sous alinéa (i), de ce qui suit :

(i.1) des gilets de sauvetage et des gilets de sauvetage du type convenant aux enfants,

7. Le sous-alinéa 14g)(iii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

^a R.S., c. 6 (3rd Supp.), s. 35

^b S.C. 1998, c. 16, s. 8

¹ C.R.C., c. 1436

^a L.R., ch. 6 (3^e suppl.), art. 35

^b L.C. 1998, ch. 16, art. 8

¹ C.R.C., ch. 1436

(iii) enough that are suitable for children for at least 10 per cent of the complement or one for each child on board, whichever is greater;

8. Paragraph 15(a) of the Regulations is amended by adding the following after subparagraph (i):

(i.1) lifejackets and lifejackets suitable for children,

9. (1) Paragraph 16(1)(f) of the Regulations is replaced by the following:

(f) the following supply of lifejackets:

(i) one for each member of the complement, and

(ii) enough that are suitable for children for at least 10 per cent of the complement or one for each child on board, whichever is greater;

(2) Paragraph 16(2)(a) of the Regulations is amended by adding the following after subparagraph (i):

(i.1) lifejackets and lifejackets suitable for children,

10. (1) Paragraph 17(5)(b) of the Regulations is replaced by the following:

(b) the following supply of lifejackets:

(i) one for each member of the complement, and

(ii) enough that are suitable for children for at least 10 per cent of the complement or one for each child on board, whichever is greater;

(2) Paragraph 17(6)(a) of the Regulations is amended by adding the following after subparagraph (i):

(i.1) lifejackets and lifejackets suitable for children,

11. (1) Paragraph 18(5)(b) of the Regulations is replaced by the following:

(b) enough that are suitable for children for at least 10 per cent of the complement or one for each child on board, whichever is greater.

(2) Subsection 18(7) of the Regulations is replaced by the following:

(7) A Class VI ship shall be provided with signs that indicate the location of life saving equipment that is not stowed in plain view.

12. (1) Paragraph 19(7)(b) of the Regulations is replaced by the following:

(b) enough that are suitable for children for at least 10 per cent of the complement or one for each child on board, whichever is greater.

(2) Paragraph 19(10)(a) of the Regulations is amended by adding the following after subparagraph (i):

(i.1) lifejackets and lifejackets suitable for children,

13. Subparagraph 38(b)(ii) of the Regulations is replaced by the following:

(iii) du type convenant aux enfants, un nombre suffisant de gilets pour au moins 10 pour cent du chargement en personnes ou un gilet par enfant à bord, selon le plus grand de ces nombres;

8. L'alinéa 15a) du même règlement est modifié par adjonction, après le sous alinéa (i), de ce qui suit :

(i.1) des gilets de sauvetage et des gilets de sauvetage du type convenant aux enfants,

9. (1) L'alinéa 16(1)f) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

f) des gilets de sauvetage comme suit :

(i) un gilet pour chaque membre du chargement en personnes,

(ii) du type convenant aux enfants, un nombre suffisant de gilets pour au moins 10 pour cent du chargement en personnes ou un gilet par enfant à bord, selon le plus grand de ces nombres;

(2) L'alinéa 16(2)a) du même règlement est modifié par adjonction, après le sous alinéa (i), de ce qui suit :

(i.1) des gilets de sauvetage et des gilets de sauvetage du type convenant aux enfants,

10. (1) L'alinéa 17(5)b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) des gilets de sauvetage comme suit :

(i) un gilet pour chaque membre du chargement en personnes,

(ii) du type convenant aux enfants, un nombre suffisant de gilets pour au moins 10 pour cent du chargement en personnes ou un gilet par enfant à bord, selon le plus grand de ces nombres;

(2) L'alinéa 17(6)a) du même règlement est modifié par adjonction, après le sous alinéa (i), de ce qui suit :

(i.1) des gilets de sauvetage et des gilets de sauvetage du type convenant aux enfants,

11. (1) L'alinéa 18(5)b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) du type convenant aux enfants, un nombre suffisant de gilets pour au moins 10 pour cent du chargement en personnes ou un gilet par enfant à bord, selon le plus grand de ces nombres.

(2) Le paragraphe 18(7) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(7) Le navire classe VI doit être pourvu de panneaux indiquant l'emplacement de l'équipement de sauvetage qui est rangé hors de la portée de la vue.

12. (1) L'alinéa 19(7)b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) du type convenant aux enfants, un nombre suffisant de gilets pour au moins 10 pour cent du chargement en personnes ou un gilet par enfant à bord, selon le plus grand de ces nombres.

(2) L'alinéa 19(10)a) du même règlement est modifié par adjonction, après le sous alinéa (i), de ce qui suit :

(i.1) des gilets de sauvetage et des gilets de sauvetage du type convenant aux enfants,

13. Le sous-alinéa 38b)(ii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(ii) enough that are suitable for children for at least 10 per cent of the complement or one for each child on board, whichever is greater,

14. Paragraph 41(a) of the Regulations is amended by adding the following after subparagraph (i):

(i.1) lifejackets and lifejackets suitable for children,

15. Subparagraph 48(b)(ii) of the Regulations is replaced by the following:

(ii) enough that are suitable for children for at least 10 per cent of the complement or one for each child on board, whichever is greater,

16. Paragraph 51(a) of the Regulations is amended by adding the following after subparagraph (i):

(i.1) lifejackets and lifejackets suitable for children,

17. Subparagraph 58(b)(ii) of the Regulations is replaced by the following:

(ii) enough that are suitable for children for at least 10 per cent of the complement or one for each child on board, whichever is greater,

18. Paragraph 60(a) of the Regulations is amended by adding the following after subparagraph (i):

(i.1) lifejackets and lifejackets suitable for children,

19. Paragraph 63(b) of the Regulations is replaced by the following:

(b) enough lifejackets that are suitable for children for at least 10 per cent of the complement or one for each child on board, whichever is greater.

20. Paragraph 65(a) of the Regulations is amended by adding the following after subparagraph (i):

(i.1) lifejackets and lifejackets suitable for children,

21. Paragraph 69(b) of the Regulations is replaced by the following:

(b) enough lifejackets that are suitable for children for at least 10 per cent of the complement or one for each child on board, whichever is greater.

22. Paragraph 71(a) of the Regulations is amended by adding the following after subparagraph (i):

(i.1) lifejackets and lifejackets suitable for children,

23. Paragraph 73(b) of the Regulations is replaced by the following:

(b) enough lifejackets that are suitable for children for at least 10 per cent of the complement or one for each child on board, whichever is greater.

24. Paragraph 78(b) of the Regulations is replaced by the following:

(b) enough lifejackets that are suitable for children for at least 10 per cent of the complement or one for each child on board, whichever is greater.

(ii) du type convenant aux enfants, un nombre suffisant de gilets pour au moins 10 pour cent du chargement en personnes ou un gilet par enfant à bord, selon le plus grand de ces nombres,

14. L'alinéa 41a) du même règlement est modifié par adjonction, après le sous alinéa (i), de ce qui suit :

(i.1) des gilets de sauvetage et des gilets de sauvetage du type convenant aux enfants,

15. Le sous-alinéa 48b)(ii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(ii) du type convenant aux enfants, un nombre suffisant de gilets pour au moins 10 pour cent du chargement en personnes ou un gilet par enfant à bord, selon le plus grand de ces nombres,

16. L'alinéa 51a) du même règlement est modifié par adjonction, après le sous alinéa (i), de ce qui suit :

(i.1) des gilets de sauvetage et des gilets de sauvetage du type convenant aux enfants,

17. Le sous-alinéa 58b)(ii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(ii) du type convenant aux enfants, un nombre suffisant de gilets pour au moins 10 pour cent du chargement en personnes ou un gilet par enfant à bord, selon le plus grand de ces nombres,

18. L'alinéa 60a) du même règlement est modifié par adjonction, après le sous alinéa (i), de ce qui suit :

(i.1) des gilets de sauvetage et des gilets de sauvetage du type convenant aux enfants,

19. L'alinéa 63b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) du type convenant aux enfants, un nombre suffisant de gilets pour au moins 10 pour cent du chargement en personnes ou un gilet par enfant à bord, selon le plus grand de ces nombres.

20. L'alinéa 65a) du même règlement est modifié par adjonction, après le sous alinéa (i), de ce qui suit :

(i.1) des gilets de sauvetage et des gilets de sauvetage du type convenant aux enfants,

21. L'alinéa 69b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) du type convenant aux enfants, un nombre suffisant de gilets pour au moins 10 pour cent du chargement en personnes ou un gilet par enfant à bord, selon le plus grand de ces nombres.

22. L'alinéa 71a) du même règlement est modifié par adjonction, après le sous alinéa (i), de ce qui suit :

(i.1) des gilets de sauvetage et des gilets de sauvetage du type convenant aux enfants,

23. L'alinéa 73b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) du type convenant aux enfants, un nombre suffisant de gilets pour au moins 10 pour cent du chargement en personnes ou un gilet par enfant à bord, selon le plus grand de ces nombres.

24. L'alinéa 78b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) du type convenant aux enfants, un nombre suffisant de gilets pour au moins 10 pour cent du chargement en personnes ou un gilet par enfant à bord, selon le plus grand de ces nombres.

25. Paragraph 80(a) of the Regulations is amended by adding the following after subparagraph (i):

- (i.1) lifejackets and lifejackets suitable for children,

26. The portion of section 113 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

113. The following inspections and tests shall be carried out and recorded in the official log of a ship once every week on a Safety Convention ship and once every two weeks on any other ship:

27. The portion of item 12 of the table to section 121 to the Regulations in column II is replaced by the following:

Column II	
Item	Schedule or Standard
12.	Regulation 2 of Part 1 of Annex 6 to International Marine Organization Resolution MSC.81(70), adopted on December 11, 1998 and entitled <i>Revised Recommendation on Testing of Life-Saving Appliances</i> , and <i>Standards for SOLAS Lifejackets</i> , TP 13571, published by Transport Canada in 2003

28. The Regulations are amended by adding the following after section 127:

Lifejackets

127.1 Every lifejacket carried on a ship shall be readily accessible for immediate use and stowed in a location that is conspicuously marked.

29. The portion of subsection 128(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

128. (1) Signs that indicate the location of survival craft, launching devices, emergency equipment, muster stations or embarkation stations and that provide directions to muster or embarkation stations shall

30. Section 2 of Schedule IV to the Regulations is amended by adding the following after subsection (1.1):

(1.2) Despite subsection (1), the interval between servicing may be up to but not more than 30 months if

- (a) the ship on which the inflatable survival equipment is carried is not a Safety Convention ship;
- (b) the manufacturer of the inflatable survival equipment recommends an extended interval between servicing of up to but not more than 30 months; and
- (c) the extended interval between servicing provides a level of safety at least equivalent to that provided by annual servicing.

COMING INTO FORCE

31. These Regulations come into force on the day on which they are registered.

25. L'alinéa 80a) du même règlement est modifié par adjonction, après le sous alinéa (i), de ce qui suit :

- (i.1) des gilets de sauvetage et des gilets de sauvetage du type convenant aux enfants,

26. Le passage de l'article 113 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

113. Les inspections et les essais suivants doivent être effectués et consignés dans le journal de bord réglementaire du navire une fois par semaine dans le cas des navires ressortissant à la Convention de sécurité et toutes les deux semaines dans le cas des autres navires :

27. Le passage de l'article 12 du tableau de l'article 121 du même règlement figurant dans la colonne II est remplacé par ce qui suit :

Colonne II	
Article	Annexe ou norme
12.	Règle 2 de la partie 1 de l'annexe 6 de la résolution MSC.81(70) de l'Organisation maritime internationale, intitulée <i>Recommandation révisée sur la mise à l'essai des engins de sauvetage</i> et adoptée le 11 décembre 1998, et <i>Norme visant les gilets de sauvetage SOLAS</i> , TP 13571, publiée par Transports Canada en 2003.

28. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 127, de ce qui suit :

Gilets de sauvetage

127.1 Les gilets de sauvetage à bord d'un navire doivent être placés de manière qu'ils soient facilement accessibles pour une utilisation immédiate et être rangés dans un endroit bien indiqué.

29. Le passage du paragraphe 128(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

128. (1) Les panneaux qui indiquent l'emplacement des bateaux de sauvetage, des dispositifs de mise à l'eau, de l'équipement de secours, des postes de rassemblement ou des postes d'embarquement et sur lesquels figurent des instructions pour se rendre aux postes de rassemblement ou aux postes d'embarquement doivent :

30. L'article 2 de l'annexe IV du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (1.1), de ce qui suit :

(1.2) Malgré le paragraphe (1), l'intervalle entre les entretiens peut aller jusqu'à 30 mois si les conditions suivantes sont réunies :

- a) le navire à bord duquel se trouve l'équipement de sauvetage gonflable n'est pas un navire ressortissant à la Convention de sécurité;
- b) le fabricant de l'équipement de sauvetage gonflable le recommande;
- c) l'intervalle prolongé assure un niveau de sécurité au moins équivalent à celui que procure l'entretien annuel.

ENTRÉE EN VIGUEUR

31. Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT***(This statement is not part of the Regulations.)***Description**

These Regulations amend the *Life Saving Equipment Regulations* for administrative and safety reasons as follows:

Administrative:

To incorporate by reference TP 13571, entitled *Standards for SOLAS Lifejackets*, which details the labeling and information that must be supplied with Safety of Life at Sea (SOLAS) lifejackets.

Safety:

1. To clarify the wording of the Regulations so that passenger vessels will be required to ensure there are sufficient lifejackets suitable for children aboard in all situations.
2. Require lifejackets be readily accessible for immediate use and be stowed in locations that are conspicuously marked.
3. Amend the current requirement for signage identifying the location of lifesaving equipment to require signage specifically indicating the location of lifejackets, and lifejackets suitable for children.
4. Allow a service interval of up to 30 months for specially designed inflatable survival equipment used on domestic vessels.
5. Require inspection and testing of survival craft be carried out weekly on Safety Convention vessels.

Alternatives

No alternatives other than the status quo were considered for amendments of an administrative nature. For amendments of a safety nature consideration was given to maintaining the regulatory status quo. Voluntary compliance was considered but, as safety is the key focus of these amendments, it was rejected in favour of a legally enforceable Regulation. The amendment requiring weekly inspection and testing of survival craft on Safety Convention vessels is to correct a previous amendment, which inadvertently included Safety Convention vessels with domestic requirements for inspection at two-week intervals.

Benefits and Costs

The Regulations currently require passenger vessels to carry lifejackets suitable for children for 10% of the complement. In the vast majority of situations passenger vessels will have more than enough lifejackets suitable for children on board. This amendment will clarify the Regulation, so that passenger vessel operators will be required to have a properly sized lifejacket for each individual on board.

**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT
DE LA RÉGLEMENTATION***(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)***Description**

Le règlement vise à modifier le *Règlement sur l'équipement de sauvetage* pour les raisons administratives et de sécurité décrites ci-après :

Raisons administratives :

Incorporer par renvoi la publication TP 13571, qui décrit en détail les étiquettes et l'information qui doivent être jointes aux gilets de sauvetage conformes à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS).

Sécurité :

1. Préciser le libellé du règlement de manière à exiger qu'il y ait un nombre suffisant de gilets de sauvetage pour enfants à bord des bâtiments à passagers dans toutes les situations.
2. Exiger que les gilets de sauvetage soient rangés à des endroits faciles d'accès pour qu'on puisse s'en servir immédiatement dès qu'on en a besoin.
3. Modifier les exigences actuelles relatives aux avis indiquant l'emplacement de l'équipement de sauvetage, afin d'exiger l'affichage d'avis indiquant expressément l'emplacement des gilets de sauvetage pour adultes et des gilets de sauvetage pour enfants.
4. Autoriser un intervalle d'entretien de service allant jusqu'à 30 mois pour certains équipements de sauvetage gonflables spécialement conçus utilisés à bord des bâtiments canadiens.
5. Exiger que les radeaux de sauvetage à bord des bâtiments soumis à la Convention sur la sécurité fassent hebdomadairement l'objet d'inspections et d'essais.

Solutions envisagées

Le statu quo est la seule autre option qui a été envisagée dans le cas des modifications administratives. Pour ce qui est des modifications pour des raisons de sécurité, l'option de maintenir le statu quo a été étudiée. La libre-conformité a été envisagée, mais, vu que la sécurité est le principal but de ces modifications, cette option a été rejetée en faveur d'un règlement ayant force exécutoire. La modification visant les inspections et les essais des radeaux de sauvetage à bord des bâtiments soumis à la Convention sur la sécurité a pour but de corriger une modification antérieure dans laquelle on avait par mégarde exigé que les bâtiments soumis à la Convention sur la sécurité subissent une inspection toutes les deux semaines.

Avantages et coûts

La version courante du règlement exige que les bâtiments à passagers aient à bord un nombre suffisant de gilets de sauvetage pour enfants pour répondre aux besoins de 10 % du chargement en personnes. Dans la grande majorité des situations, les bâtiments à passagers auront à bord plus de gilets de sauvetage pour enfants qu'il en faudra. La modification précisera les dispositions du règlement de manière à exiger que les exploitants des bâtiments prévoient un gilet de sauvetage de taille convenable pour chaque personne à bord.

The Regulations currently require signage indicating the location of lifesaving equipment. This amendment will require that the location of both adult and children's lifejackets are identified.

The current Regulations do not specifically address how lifejackets must be stored when they are carried on board. This amendment will require that lifejackets are stored in a readily accessible location so that they are available for immediate use.

The amendment to allow for an extended service interval for specially designed inflatable survival equipment will allow operators to reduce maintenance costs without compromising safety.

Environmental Impact

These Regulations will have no environmental impact.

Consultation

On September 4, 2001 Transport Canada Marine Safety issued a Ship Safety Bulletin (Number 07/2001), regarding *Accessibility of Life Saving Equipment*. The Ship Safety Bulletin suggested storing lifesaving equipment such as lifejackets in readily accessible locations. The bulletin also indicated that future suggested amendments to the *Life Saving Equipment Regulations* would require lifejackets be stored in well marked accessible locations on all passenger vessels.

The suggested amendments were also discussed during the November 2002, and May 2003 sessions of the Canadian Marine Advisory Council (CMAC) in the Construction and Equipment standing committee. CMAC is an open forum for stakeholders and the public. It is held twice a year, nationally and in most regions (Québec Region has one per year). The national meetings draw in the order of 300 to 400 representatives of industry, labour and other sectors. No opposition to the proposed amendments were expressed at these meeting. Members of the standing committee welcomed the suggested amendment to allow a 30-month service interval for specially designed inflatable survival equipment.

This Regulation was pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on August 16, 2003 and no comments were received.

Compliance and Enforcement

These Regulations do not require new or additional compliance and enforcement measures or resources. Marine Safety inspectors routinely enforce these Regulations as part of their inspection duties.

La version en vigueur du règlement exige l'affichage d'avis indiquant l'emplacement de l'équipement de sauvetage. La modification exige que des avis indiquent expressément l'emplacement des gilets de sauvetage pour adultes et des gilets de sauvetage pour enfants.

La version en vigueur du règlement ne précise pas comment les gilets de sauvetage doivent être rangés à bord. La modification exige que les gilets de sauvetage soient rangés à un endroit d'accès facile afin qu'ils puissent être utilisés immédiatement dès qu'on en a besoin.

La modification autorisant un intervalle prolongé entre les services d'entretien de certains équipements de sauvetage gonflables devrait réduire les coûts des exploitants en entretien sans que la sécurité ne soit compromise.

Incidence sur l'environnement

Cette mesure de réglementation n'aura aucune incidence sur l'environnement.

Consultations

Le 4 septembre 2001, la Direction générale de la sécurité maritime de Transports Canada a diffusé un Bulletin de la sécurité des navires (n° 07/2001) intitulé « *Accessibilité de l'équipement de sauvetage* ». Il y est suggéré de ranger l'équipement de sauvetage, notamment les gilets de sauvetage, à des endroits facilement accessibles et il y est annoncé que de futures modifications au *Règlement sur l'équipement de sauvetage* sont proposées en vue d'exiger que les gilets de sauvetage soient rangés à « des endroits clairement indiqués et facilement accessibles sur tous les navires à passagers ».

Les modifications proposées ont été examinées également lors des réunions de novembre 2002 et de mai 2003 du Comité (permanent) de la construction et de l'équipement du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC). Les réunions du CCMC sont une tribune ouverte pour les intervenants et le public. Elles ont lieu deux fois par année à l'échelle nationale et dans la plupart des Régions (la Région du Québec en tient une par année). Les réunions nationales rassemblent de 300 à 400 représentants de l'industrie, de la main-d'oeuvre et d'autres secteurs. Aucune opposition n'a été exprimée à l'égard des modifications proposées au cours de ces réunions. Les membres du comité permanent ont bien accueilli la modification suggérée dans le but d'autoriser un intervalle d'entretien de service de 30 mois pour certains équipements de sauvetage gonflables spécialement conçus.

Ce règlement a été publié au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I le 16 août 2003 et aucune observation n'a été reçue.

Respect et exécution

Cette réglementation ne nécessitera aucune mesure ou ressource nouvelle ou supplémentaire en matière de conformité et d'exécution. Les inspecteurs de la Sécurité maritime appliquent déjà le règlement dans l'exercice de leurs fonctions d'inspection courantes.

Contact

John Murray, AMSRE
Senior Marine Safety Inspector
Safety Equipment, Marine Safety
Department of Transport
Place de Ville, Tower C
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N8
Telephone: (613) 998-0604
FAX: (613) 991-4818

Personne-ressource

John Murray, AMSRE
Inspecteur principal de la Sécurité maritime
Équipement de sécurité
Ministère des Transports
Place de Ville, Tour C
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N8
Téléphone : (613) 998-0604
TÉLÉCOPIEUR : (613) 991-4818

Registration
SOR/2004-27 24 February, 2004

CANADA SHIPPING ACT
ARCTIC WATERS POLLUTION PREVENTION ACT

Regulations Amending the Collision Regulations

P.C. 2004-123 24 February, 2004

Whereas, pursuant to subsection 562.12(1)^a of the *Canada Shipping Act*, a copy of the proposed *Regulations Amending the Collision Regulations*, substantially in the form set out in the annexed Regulations, was published in the *Canada Gazette*, Part I, on September 20, 2003 and a reasonable opportunity was thereby afforded to ship owners, masters, seamen and other interested persons to make representations to the Minister of Transport with respect to the proposed Regulations;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to section 314^b and subsection 562.11(1)^a of the *Canada Shipping Act* and subparagraph 12(1)(a)(ii) of the *Arctic Waters Pollution Prevention Act*, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Collision Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE COLLISION REGULATIONS

AMENDMENTS

1. The definition “high-speed craft” in subsection 2(1) of the *Collision Regulations* is repealed.

2. (1) Paragraph (a) of Rule 3 of Schedule I to the Regulations is replaced by the following:

(a) The word “vessel” includes every description of water craft, including non-displacement craft, WIG craft and seaplanes, used or capable of being used as a means of transportation on water.

(2) Rule 3 of Schedule I to the Regulations is amended by adding the following after paragraph (l):

(m) The term “Wing-in-Ground (WIG) craft” means a multimodal craft which, in its main operational mode, flies in close proximity to the surface by utilizing surface-effect action.

3. Paragraph (a) of Rule 8 of Schedule I to the Regulations is replaced by the following:

(a) Any action to avoid collision shall be taken in accordance with the Rules of this Part and shall, if the circumstances of the case admit, be positive, made in ample time and with due regard to the observance of good seamanship.

4. Paragraph (a) of Rule 9 of Schedule I to the French version of the Regulations is replaced by the following:

a) Les navires faisant route dans un chenal étroit ou une voie d'accès doivent, lorsque cela peut se faire sans danger,

Enregistrement
DORS/2004-27 24 février 2004

LOI SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA
LOI SUR LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION DES EAUX
ARCTIQUES

Règlement modifiant le Règlement sur les abordages

C.P. 2004-123 24 février 2004

Attendu que, conformément au paragraphe 562.12(1)^a de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur les abordages*, conforme en substance au texte ci-après, a été publié dans la *Gazette du Canada* Partie I le 20 septembre 2003 et que les propriétaires de navire, capitaines, marins et autres personnes intéressées ont ainsi eu la possibilité de présenter au ministre des Transports leurs observations au sujet du projet de règlement,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Transports et en vertu de l'article 314^b et du paragraphe 562.11(1)^a de la *Loi sur la marine marchande du Canada* et du sous-alinéa 12(1)a)(ii) de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les abordages*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES ABORDAGES

MODIFICATIONS

1. La définition de « engin à grande vitesse », au paragraphe 2(1) du *Règlement sur les abordages*¹, est abrogée.

2. (1) L'alinéa a) de la Règle 3 de l'annexe I du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) Le terme « navire » désigne tout engin ou tout appareil de quelque nature que ce soit, y compris les engins sans tirant d'eau, les navions et les hydravions, utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau.

(2) La Règle 3 de l'annexe I du même règlement est modifiée par adjonction, après l'alinéa l), de ce qui suit :

m) Le terme « navion » désigne un engin multimodal dont le principal mode d'exploitation est le vol à proximité de la surface sous l'effet de surface.

3. L'alinéa a) de la Règle 8 de l'annexe I du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) Toute manoeuvre entreprise pour éviter un abordage doit être conforme aux règles énoncées dans la présente partie et, si les circonstances le permettent, être exécutée franchement, largement à temps et conformément aux bons usages maritimes.

4. L'alinéa a) de la Règle 9 de l'annexe I de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) Les navires faisant route dans un chenal étroit ou une voie d'accès doivent, lorsque cela peut se faire sans danger,

^a R.S., c. 6 (3rd Supp.), s. 78

^b R.S., c. 6 (3rd Supp.), s. 35

¹ C.R.C., c. 1416

^a L.R., ch. 6 (3^e suppl.), art. 78

^b L.R., ch. 6 (3^e suppl.), art. 35

¹ C.R.C., ch. 1416

naviguer aussi près que possible de la limite extérieure droite du chenal ou de la voie d'accès.

5. (1) Rule 10 of Schedule I to the Regulations is amended by adding the following after paragraph (n):

(n.1) A vessel shall use a mandatory ship routing system adopted by the International Maritime Organization as required for its category or the cargo carried and shall conform to the relevant provisions in force unless there are compelling reasons not to use a particular ship routing system. Any such reason shall be recorded in the vessel's log-book.

(2) The portion of subparagraph (p)(iii) of Rule 10 of Schedule I to the English version of the Regulations before clause (A) is replaced by the following:

(iii) informs the Department of Fisheries and Oceans, as soon as possible before the commencement of the operation, of

6. Rule 18 of Schedule I to the Regulations is amended by adding the following after paragraph (e):

(f) (i) A WIG craft shall, when taking off, landing and in flight near the surface, keep well clear of all other vessels and avoid impeding their navigation.

(ii) A WIG craft operating on the water surface shall comply with the Rules of this Part as a power-driven vessel.

7. Paragraphs (c) to (e) of Rule 23 of Schedule I to the Regulations are replaced by the following:

(c) A WIG craft only when taking off, landing and in flight near the surface shall, in addition to the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule, exhibit a high intensity all-round flashing red light.

(d) (i) A power-driven vessel of less than 12 metres in length may in lieu of the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule exhibit an all-round white light and sidelights.

(ii) A power-driven vessel of less than seven metres in length whose maximum speed does not exceed seven knots may in lieu of the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule exhibit an all-round white light and shall, if practicable, also exhibit sidelights.

(iii) The masthead light or all-round white light on a power-driven vessel of less than 12 metres in length may be displaced from the fore and aft centreline of the vessel if centreline fitting is not practicable, provided that the sidelights are combined in one lantern which shall be carried on the fore and aft centreline of the vessel or located as nearly as practicable in the same fore and aft line as the masthead light or the all-round white light.

*Power-driven Vessels Underway—
Canadian Modifications*

(e) Rule 23(d)(ii) does not apply to a Canadian power-driven vessel in any waters or to a non-Canadian power-driven vessel in the Canadian waters of a roadstead, harbour, river, lake or inland waterway.

(f) In the waters of the Great Lakes Basin, a power-driven vessel when underway may, instead of the second masthead light

naviguer aussi près que possible de la limite extérieure droite du chenal ou de la voie d'accès.

5. (1) La Règle 10 de l'annexe I du même règlement est modifiée par adjonction, après l'alinéa n), de ce qui suit :

n.1) Les navires doivent utiliser les systèmes d'organisation obligatoires du trafic maritime adoptés par l'Organisation maritime internationale de la façon prescrite pour la catégorie à laquelle ils appartiennent ou la cargaison qu'ils transportent et doivent être conformes aux dispositions pertinentes en vigueur, à moins qu'il n'existe des raisons impérieuses de ne pas utiliser un système particulier d'organisation du trafic maritime. Ces raisons doivent alors être inscrites dans le journal de bord du navire.

(2) Le passage du sous-alinéa p)(iii) de la Règle 10 de l'annexe I de la version anglaise du même règlement précédant la division (A) est remplacé par ce qui suit :

(iii) informs the Department of Fisheries and Oceans as soon as possible before the commencement of the operation, of

6. La Règle 18 de l'annexe I du même règlement est modifiée par adjonction, après l'alinéa e), de ce qui suit :

f) (i) Un navion doit, lorsqu'il décolle, atterrit ou vole près de la surface, se maintenir à bonne distance de tous les autres navires et éviter de gêner leur navigation.

(ii) Un navion exploité à la surface de l'eau doit observer les règles de la présente partie en tant que navire à propulsion mécanique.

7. Les alinéas c) à e) de la Règle 23 de l'annexe I du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

c) Lorsqu'il décolle, atterrit ou vole près de la surface, un navion doit montrer, outre les feux prescrits à l'alinéa a) de la présente règle, un feu rouge à éclats de forte intensité, visible sur tout l'horizon.

d) (i) Un navire à propulsion mécanique de longueur inférieure à 12 mètres peut, au lieu des feux prescrits à l'alinéa a) de la présente règle, montrer un feu blanc visible sur tout l'horizon et des feux de côté.

(ii) Un navire à propulsion mécanique de longueur inférieure à sept mètres et dont la vitesse maximale ne dépasse pas sept noeuds peut, au lieu des feux prescrits à l'alinéa a) de la présente règle, montrer un feu blanc visible sur tout l'horizon; il doit, si possible, montrer en outre des feux de côté.

(iii) Le feu de tête de mât ou le feu blanc visible sur tout l'horizon à bord d'un navire à propulsion mécanique de longueur inférieure à 12 mètres peut ne pas se trouver dans l'axe longitudinal du navire s'il n'est pas possible de l'installer sur cet axe à condition que les feux de côté soient combinés en un seul fanal qui soit disposé dans l'axe longitudinal du navire ou situé aussi près que possible de l'axe longitudinal sur lequel se trouve le feu de tête de mât ou le feu blanc visible sur tout l'horizon.

*Navires à propulsion mécanique faisant
route—Modifications canadiennes*

e) La règle 23d)(ii) ne s'applique pas à un navire canadien à propulsion mécanique, quelles que soient les eaux où il se trouve, ni à un navire étranger à propulsion mécanique qui se trouve dans les eaux canadiennes d'une rade, d'un port, d'un cours d'eau, d'un lac ou d'une voie navigable intérieure.

and sternlight prescribed in paragraph (a), carry, in the position of the second masthead light, a single all-round white light or two such lights placed not over 800 millimetres apart horizontally, one on either side of the keel and so arranged that one or the other or both shall be visible from any angle of approach and for the same minimum range as the masthead lights.

8. Rule 24 of Schedule I to the Regulations is amended by adding the following after paragraph (p):

(q) For the purpose of paragraph (h), within the Canadian waters of a roadstead, harbour, river, lake or inland waterway, where it is impracticable for a log tow to comply with paragraph (g), the log tow shall exhibit

- (i) if it is less than 25 metres in breadth, one all-round white light at or near the forward end and one at or near the after end,
- (ii) if it is less than 25 metres in breadth and exceeds 100 metres in length, one additional all-round white light at or near the mid-point of the length,
- (iii) if it is 25 metres or more in breadth, a total of four all-round white lights, one at or near each corner, and
- (iv) if it is 25 metres or more in breadth and exceeds 100 metres in length, an additional all-round white light at or near the mid-point of each side of the length.

9. Rule 31 of Schedule I to the Regulations is replaced by the following:

RULE 31

Seaplanes

Where it is impracticable for a seaplane or a WIG craft to exhibit lights and shapes of the characteristics or in the positions prescribed in the Rules of this Part she shall exhibit lights and shapes as closely similar in characteristics and position as is possible.

10. Paragraph (a) of Rule 33 of Schedule I to the Regulations is replaced by the following:

(a) A vessel of 12 metres or more in length shall be provided with a whistle, a vessel of 20 metres or more in length shall be provided with a bell in addition to a whistle, and a vessel of 100 metres or more in length shall, in addition, be provided with a gong, the tone and sound of which cannot be confused with that of the bell. The whistle, bell and gong shall comply with the specification in Annex III to these Regulations. The bell or gong or both may be replaced by other equipment having the same respective sound characteristics, provided that manual sounding of the prescribed signals shall always be possible.

11. Paragraphs (i) to (k) of Rule 35 of Schedule I to the Regulations are replaced by the following:

(i) A vessel of 12 metres or more but less than 20 metres in length shall not be obliged to give the bell signals prescribed in

f) Un navire à propulsion mécanique faisant route dans les eaux du Bassin des Grands Lacs peut porter, au lieu du deuxième feu de tête de mât et du feu de poupe prescrits à l'alinéa a), un seul feu blanc visible sur tout l'horizon ou deux feux du même genre placés l'un près de l'autre à une distance horizontale ne dépassant pas 800 millimètres, un sur chaque côté de la quille, et disposés de façon que l'un ou l'autre, ou les deux, soient visibles par tous les angles d'approche et pour la même distance minimale que les feux de tête de mât.

8. La Règle 24 de l'annexe I du même règlement est modifiée par adjonction, après l'alinéa p), de ce qui suit :

q) Pour l'application de l'alinéa h), dans les eaux canadiennes d'une rade, d'un port, d'un cours d'eau, d'un lac ou d'une voie navigable intérieure, lorsqu'un train de billes de bois remorquées ne peut être conforme à l'alinéa g), il doit montrer les feux suivants :

- (i) lorsque sa largeur est inférieure à 25 mètres, un feu blanc visible sur tout l'horizon à l'extrémité avant ou à proximité de celui-ci et un autre à l'extrémité arrière ou à proximité de celui-ci,
- (ii) lorsque sa largeur est inférieure à 25 mètres et sa longueur supérieure à 100 mètres, un feu blanc supplémentaire visible sur tout l'horizon au point milieu de la longueur ou à proximité de celui-ci,
- (iii) lorsque sa largeur est supérieure ou égale à 25 mètres, un total de quatre feux blancs visibles sur tout l'horizon, dont un à chaque coin ou à proximité de chaque coin,
- (iv) lorsque sa largeur est supérieure ou égale à 25 mètres et sa longueur supérieure à 100 mètres, un feu blanc supplémentaire visible sur tout l'horizon au point milieu de chaque côté de la longueur ou à proximité de celui-ci.

9. La Règle 31 de l'annexe I du même règlement est remplacée par ce qui suit :

RÈGLE 31

Hydravions

Un hydravion ou un avion qui est dans l'impossibilité de montrer les feux et les marques présentant les caractéristiques ou situés aux emplacements prescrits par les règles de la présente partie, doit montrer des feux et des marques se rapprochant le plus possible de ceux prescrits par ces règles.

10. L'alinéa a) de la Règle 33 de l'annexe I du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) Les navires de longueur égale ou supérieure à 12 mètres doivent être pourvus d'un sifflet, les navires de longueur égale ou supérieure à 20 mètres doivent être pourvus d'une cloche en sus d'un sifflet et les navires de longueur égale ou supérieure à 100 mètres doivent être en outre pourvus d'un gong dont le son et le timbre ne doivent pas pouvoir être confondus avec ceux de la cloche. Le sifflet, la cloche et le gong doivent satisfaire aux spécifications de l'appendice III du présent règlement. La cloche ou le gong, ou les deux, peuvent être remplacés par un autre matériel ayant respectivement les mêmes caractéristiques sonores, à condition qu'il soit toujours possible d'actionner manuellement les signaux prescrits.

11. Les alinéas i) à k) de la Règle 35 de l'annexe I du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

i) Un navire de longueur égale ou supérieure à 12 mètres mais inférieure à 20 mètres n'est pas tenu de faire entendre les coups

paragraphs (g) and (h) of this Rule. However, if she does not, she shall make some other efficient sound signal at intervals of not more than 2 minutes.

(j) A vessel of less than 12 metres in length shall not be obliged to give the above mentioned signals but, if she does not, shall make some other efficient sound signal at intervals of not more than 2 minutes.

(k) A pilot vessel when engaged on pilotage duty may in addition to the signals prescribed in paragraphs (a), (b) or (g) of this Rule sound an identity signal consisting of four short blasts.

*Sound Signals in Restricted Visibility—
Canadian Modification*

(l) Notwithstanding paragraph (j), in the Canadian waters of a roadstead, harbour, river, lake or inland waterway, a vessel that is

- (i) less than 12 metres in length,
- (ii) built or converted for the purpose of pushing or pulling any floating object, and
- (iii) not located within a recognized mooring, storage or booming area

shall sound the signals prescribed for a vessel of 12 metres or more in length.

12. Paragraph 3(d) of Annex I to Schedule I to the French version of the Regulations is replaced by the following:

d) Lorsqu'un seul feu de tête de mât est prescrit pour un navire à propulsion mécanique, ce feu doit se trouver en avant de la demi-longueur du navire; dans le cas d'un navire d'une longueur inférieure à 20 mètres, le feu n'a pas à être placé en avant de la demi-longueur du navire, mais il doit être placé aussi à l'avant qu'il est possible dans la pratique.

13. Subparagraph 9(b)(ii) of Annex I to Schedule I to the French version of the Regulations is replaced by the following:

- (ii) S'il est impossible dans la pratique de satisfaire au sous-alinéa (i) en plaçant un seul feu visible sur tout l'horizon, deux feux visibles sur tout l'horizon doivent être utilisés et convenablement placés ou masqués de manière à être perçus, dans la mesure du possible, comme un feu unique à une distance de un mille.

14. Paragraph 10(d) of Annex I to Schedule I to the Regulations is replaced by the following:

(d) Where from any sufficient cause it is impracticable for an unmanned barge or log tow in Canadian waters of a roadstead, harbour, river, lake or inland waterway to exhibit lights that comply with the vertical sector requirements of paragraph (a), the lights on the unmanned barge or log tow need not comply with the vertical sector requirements but shall maintain the required minimum intensity on the horizontal.

15. Section 13 of Annex I to Schedule I to the Regulations is replaced by the following:

13. High-speed Craft*

(a) The masthead light of high-speed craft may be placed at a height related to the breadth of the craft lower than that

de cloche prescrits aux alinéas g) et h) de la présente règle. Toutefois, lorsqu'il ne le fait pas, il doit faire entendre un autre signal sonore efficace à des intervalles ne dépassant pas deux minutes.

j) Un navire de longueur inférieure à 12 mètres n'est pas tenu de faire entendre les signaux mentionnés ci-dessus, mais lorsqu'il ne le fait pas, il doit faire entendre un autre signal sonore efficace à des intervalles ne dépassant pas deux minutes.

k) Un bateau-pilote en service de pilotage peut, outre les signaux prescrits aux alinéas a), b) ou g) de la présente règle, faire entendre un signal d'identification consistant en quatre sons brefs.

*Signaux sonores par visibilité réduite—
Modification canadienne*

l) Nonobstant l'alinéa j), dans les eaux canadiennes d'une rade, d'un port, d'un cours d'eau, d'un lac ou d'une voie navigable intérieure, un navire

- (i) qui est de moins de 12 mètres de longueur,
- (ii) qui est construit ou converti en vue de pousser ou de tirer un objet flottant,
- (iii) qui ne se trouve pas dans une aire connue de mouillage, d'entreposage ou de flottage,

doit émettre les signaux sonores prescrits pour un navire de 12 mètres ou plus de longueur.

12. L'alinéa 3d) de l'appendice I de l'annexe I de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

d) Lorsqu'un seul feu de tête de mât est prescrit pour un navire à propulsion mécanique, ce feu doit se trouver en avant de la demi-longueur du navire; dans le cas d'un navire d'une longueur inférieure à 20 mètres, le feu n'a pas à être placé en avant de la demi-longueur du navire, mais il doit être placé aussi à l'avant qu'il est possible dans la pratique.

13. Le sous-alinéa 9b)(ii) de l'appendice I de l'annexe I de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- (ii) S'il est impossible dans la pratique de satisfaire au sous-alinéa (i) en plaçant un seul feu visible sur tout l'horizon, deux feux visibles sur tout l'horizon doivent être utilisés et convenablement placés ou masqués de manière à être perçus, dans la mesure du possible, comme un feu unique à une distance de un mille.

14. L'alinéa 10d) de l'appendice I de l'annexe I du même règlement est remplacé par ce qui suit :

d) Si, pour une raison suffisante, un chaland sans équipage ou un train de billes de bois remorquées dans les eaux canadiennes d'une rade, d'un port, d'un cours d'eau, d'un lac ou d'une voie navigable intérieure ne peuvent montrer les feux qui sont conformes aux dispositions relatives aux secteurs verticaux de visibilité de l'alinéa a), il n'est pas nécessaire que les feux du chaland sans équipage ou du train de billes de bois remorquées soient conformes aux dispositions relatives aux secteurs verticaux de visibilité, mais ils doivent maintenir l'intensité minimale prescrite sur le plan horizontal.

15. L'article 13 de l'appendice I de l'annexe I du même règlement est remplacé par ce qui suit :

13. Engins à grande vitesse*

a) Le feu de tête de mât des engins à grande vitesse peut être placé à une hauteur qui, par rapport à la largeur de l'engin, est

prescribed in subparagraph 2(a)(i) of this Annex, provided that the base angle of the isosceles triangles formed by the sidelights and masthead light, when seen in end elevation, is not less than 27°.

(b) On high-speed craft of 50 metres or more in length, the vertical separation between foremast and mainmast light of 4.5 metres required by subparagraph 2(a)(ii) of this Annex may be modified provided that such distance shall not be less than the value determined by the following formula:

$$y = \frac{(a + 17\psi)C}{1000} + 2$$

where

y is the height of the mainmast light above the foremast light in metres;

a is the height of the foremast light above the water surface in service condition in metres;

ψ is the trim in service condition in degrees; and

C is the horizontal separation of masthead lights in metres.

* Refer to the *International Code of Safety for High-Speed Craft, 1994* and the *International Code of Safety for High-Speed Craft, 2000*.

16. (1) Paragraph 1(a) of Annex III to Schedule I to the Regulations is replaced by the following:

(a) Frequencies and range of audibility

The fundamental frequency of the signal shall lie within the range 70-700 Hz. The range of audibility of the signal from a whistle shall be determined by those frequencies, which may include the fundamental and/or one or more higher frequencies, which lie within the range 180-700 Hz ($\pm 1\%$) for a vessel of 20 metres or more in length, or 180-2100 Hz ($\pm 1\%$) for a vessel of less than 20 metres in length and which provide the sound pressure levels specified in paragraph (c) below.

(2) Paragraph 1(c) of Annex III to Schedule I to the Regulations is replaced by the following:

(c) Sound signal intensity and range of audibility

A whistle fitted in a vessel shall provide, in the direction of maximum intensity of the whistle and at a distance of 1 metre from it, a sound pressure level in at least one 1/3rd octave band within the range of frequencies 180-700 Hz ($\pm 1\%$) for a vessel 20 metres or more in length, or 180-2100 Hz ($\pm 1\%$) for a vessel less than 20 metres in length, of not less than the appropriate figure given in the table below.

inférieure à celle qui est prescrite au sous-alinéa 2a)(i) du présent appendice, à condition que l'angle à la base du triangle isocèle formé par le feu de tête de mât et les feux de côté, vu de face, ne soit pas inférieur à 27°.

b) À bord des engins à grande vitesse d'une longueur égale ou supérieure à 50 mètres, la distance verticale requise entre le feu du mât avant et celui du mât principal, que le sous-alinéa 2a)(ii) du présent appendice fixe à 4,5 mètres, peut être modifiée à condition que sa valeur ne soit pas inférieure à celle qui est déterminée en appliquant la formule suivante :

$$y = \frac{(a + 17\psi)C}{1000} + 2$$

Dans cette formule :

y est la hauteur, exprimée en mètres, du feu du mât principal au-dessus du feu du mât avant;

a est la hauteur, exprimée en mètres, du feu du mât avant au-dessus de la surface de l'eau, en cours d'exploitation;

ψ est l'assiette en cours d'exploitation, exprimée en degrés;

C est la distance horizontale qui sépare les feux de tête de mât, exprimée en mètres.

* Se reporter au *Recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse de 1994* et au *Recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse, 2000*.

16. (1) L'alinéa 1a) de l'appendice III de l'annexe I du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) Fréquences et portée sonore

La fréquence fondamentale du signal doit être comprise entre 70 et 700 Hz. La portée sonore du signal d'un sifflet est déterminée par ces fréquences, qui peuvent comprendre la fréquence fondamentale et/ou une ou plusieurs fréquences plus élevées, situées entre 180 et 700 Hz ($\pm 1\%$) pour un navire de longueur égale ou supérieure à 20 mètres, ou situées entre 180 et 2 100 Hz ($\pm 1\%$) pour un navire de longueur inférieure à 20 mètres, et fournissant les niveaux de pression acoustique spécifiés à l'alinéa c) ci-dessous.

(2) L'alinéa 1c) de l'appendice III de l'annexe I du même règlement est remplacé par ce qui suit :

c) Intensité du signal et portée sonore

Un sifflet installé à bord d'un navire doit assurer, dans la direction de son intensité maximale, à une distance de 1 mètre et dans au moins une bande d'un tiers d'octave située dans la gamme de fréquences 180 - 700 Hz ($\pm 1\%$) pour un navire de longueur égale ou supérieure à 20 mètres, ou 180 - 2 100 Hz ($\pm 1\%$) pour un navire de longueur inférieure à 20 mètres, un niveau de pression acoustique au moins égal à la valeur appropriée du tableau ci-après.

Length of vessel in metres	1/3-octave band level at 1 metre in dB referred to $2 \times 10^{-5} \text{ N/m}^2$	Audibility range in nautical miles
200 or more	143	2
75 but less than 200	138	1.5
20 but less than 75	130	1
Less than 20	120 ^{*1}	0.5
	115 ^{*2}	
	111 ^{*3}	

*¹ When the measured frequencies lie within the range 180-450Hz

*² When the measured frequencies lie within the range 450-800Hz

*³ When the measured frequencies lie within the range 800-2100Hz

The range of audibility in the table above is for information and is approximately the range at which a whistle may be heard on its forward axis with 90 per cent probability in conditions of still air on board a vessel having average background noise level at the listening posts (taken to be 68 dB in the octave band centred on 250 Hz and 63 dB in the octave band centred on 500 Hz).

In practice the range at which a whistle may be heard is extremely variable and depends critically on weather conditions; the values given can be regarded as typical but under conditions of strong wind or high ambient noise level at the listening post the range may be much reduced.

17. Paragraph 2(b) of Annex III to Schedule I to the Regulations is replaced by the following:

(b) Construction

Bells and gongs shall be made of corrosion-resistant material and designed to give a clear tone. The diameter of the mouth of the bell shall be not less than 300 mm for vessels of 20 metres or more in length. Where practicable, a power-driven bell striker is recommended to ensure constant force but manual operation shall be possible. The mass of the striker shall be not less than 3% of the mass of the bell.

18. The portion of section 3 of Annex IV to Schedule I to the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

3. Attention is drawn to the relevant sections of the *International Code of Signals*, the *Merchant Ship Search and Rescue Manual* and the following signals:

19. Annex IV to Schedule I to the Regulations is amended by adding the following after section 5:

6. For the purpose of section 3, attention is also drawn to the relevant sections of the *International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual (IAMSAR)*, Volume III, *Mobile Facilities*, published by the International Maritime Organization, as amended from time to time.

Longueur du navire en mètres	Niveau de pression acoustique à un mètre en décibels, référence de $2 \times 10^{-5} \text{ N/m}^2$ (bandes d'un tiers d'octave)	Portée sonore en milles marins
200 et plus	143	2
75 et plus mais moins de 200	138	1,5
20 et plus mais moins de 75	130	1
Moins de 20	120 ^{*1}	0,5
	115 ^{*2}	
	111 ^{*3}	

*¹ Lorsque les fréquences mesurées sont comprises entre 180 et 450 Hz

*² Lorsque les fréquences mesurées sont comprises entre 450 et 800 Hz

*³ Lorsque les fréquences mesurées sont comprises entre 800 et 2 100 Hz

La portée sonore a été indiquée dans ce tableau à titre d'information. Elle correspond approximativement à la distance à laquelle un sifflet peut être entendu sur son axe avant avec une probabilité de 90 pour cent en air calme, à bord d'un navire où le niveau du bruit de fond aux postes d'écoute est moyen (soit 68 dB dans la bande d'octave centrée sur la fréquence 250 Hz et à 63 dB dans la bande d'octave centrée sur 500 Hz).

Dans la pratique, la distance à laquelle un sifflet peut être entendu est très variable et dépend beaucoup des conditions météorologiques. Les valeurs indiquées peuvent être considérées comme caractéristiques mais, en cas de vent violent ou lorsque le niveau du bruit aux postes d'écoute est élevé, la portée sonore peut être très réduite.

17. L'alinéa 2b) de l'appendice III de l'annexe I du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) Construction

Les cloches et les gongs doivent être construits en un matériau résistant à la corrosion et conçus de manière à émettre un son clair. Le diamètre de l'ouverture de la cloche ne doit pas être inférieur à 300 millimètres pour les navires de longueur égale ou supérieure à 20 mètres. Lorsque cela est possible, il est recommandé d'installer un battant de cloche à commande mécanique, de manière à garantir une force d'impact constante, mais il doit être possible de l'actionner à la main. La masse du battant ne doit pas être inférieure à 3 % de celle de la cloche.

18. Le passage de l'article 3 de l'appendice IV de l'annexe I du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

3. Il convient de prêter attention aux chapitres pertinents du *Code international de signaux*, au *Manuel de recherche et de sauvetage à l'usage des navires de commerce* et aux signaux suivants :

19. L'appendice IV de l'annexe I du même règlement est modifié par adjonction, après l'article 5, de ce qui suit :

6. Pour l'application de l'article 3, il convient de prêter aussi attention aux chapitres pertinents du *Manuel international de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes (Manuel IAMSAR)*, volume III, intitulé « *Moyens mobiles* » et publié par l'Organisation maritime internationale, compte tenu de ses modifications éventuelles.

20. The English version of the Regulations is amended by replacing the word “practicable” with the word “possible” wherever it occurs in the following provisions:

- (a) subsection 3(5);
- (b) paragraphs (b) and (c) of Rule 1 of Schedule I;
- (c) paragraph (e) of Rule 1 of Schedule I;
- (d) subparagraph (b)(vi) of Rule 6 of Schedule I;
- (e) Rule 16 of Schedule I;
- (f) the portion of paragraph (c) of Rule 18 of Schedule I before subparagraph (i);
- (g) the portion of paragraph (d) of Rule 19 of Schedule I before subparagraph (i);
- (h) paragraphs (h) and (i) of Rule 24 of Schedule I;
- (i) paragraph (m) of Rule 24 of Schedule I; and
- (j) paragraph 10(c) of Annex I to Schedule I.

COMING INTO FORCE

21. These Regulations come into force on the day on which they are registered.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The *Collision Regulations* promote uniform measures and ensure safe conduct of vessels by giving effect to the Convention on the *International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972* (COLREG Convention) and include Canadian modifications to those Regulations. The *Collision Regulations* describe the navigation conduct to be followed, steering and sailing rules, lights and shapes to be displayed, and the sound and light signals to be used by every vessel in Canadian waters and fishing zones and shipping safety zones and by every Canadian vessel in any waters in order to avoid a collision situation.

These amendments to the *Collision Regulations* are made for the following reasons:

- (a) to give effect to internationally agreed amendments to the COLREG Convention;
- (b) to give effect to an international requirement contained in Regulation V/10.7 of the *International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974* (Safety Convention) concerning mandatory ships' routing systems adopted by the International Maritime Organization (IMO);
- (c) to correct a previous amendment made to the *Collision Regulations* to maintain consistency with the language used in the COLREG Convention; and
- (d) to include requirements that specifically address the lighting of log tows.

The International Maritime Organization adopted international amendments to the COLREG Convention in 2001 by Resolution A.910(22). These amendments came into force internationally on November 29, 2003. These amendments include, among other things: requirements to take into account Wing-in-Ground (WIG) craft for the first time, a clarification of Rule 8 concerning actions to avoid collisions, changes to no longer require the

20. Dans les passages suivants de la version anglaise du même règlement, « practicable » est remplacé par « possible » :

- a) le paragraphe 3(5);
- b) les alinéas b) et c) de la Règle 1 de l'annexe I;
- c) l'alinéa e) de la Règle 1 de l'annexe I;
- d) le sous-alinéa b)(vi) de la Règle 6 de l'annexe I;
- e) la Règle 16 de l'annexe I;
- f) le passage de l'alinéa c) de la Règle 18 de l'annexe I précédant le sous-alinéa (i);
- g) le passage de l'alinéa d) de la Règle 19 de l'annexe I précédant le sous-alinéa (i);
- h) les alinéas h) et i) de la Règle 24 de l'annexe I;
- i) l'alinéa m) de la Règle 24 de l'annexe I;
- j) l'alinéa 10c) de l'appendice I de l'annexe I.

ENTRÉE EN VIGUEUR

21. Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Le *Règlement sur les abordages* favorise l'adoption de mesures uniformes, garantit la conduite sécuritaire des navires, conformément à la *Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer* (Convention COLREG), et tient compte des modifications canadiennes à ce règlement international. Le *Règlement sur les abordages* décrit la manière dont il convient de conduire les navires, les règles de barre et de route, les feux et marques, ainsi que les signaux sonores et lumineux que doit utiliser chaque navire dans les eaux et les zones de pêche canadiennes et dans les zones de contrôle de la sécurité de la navigation, et chaque navire canadien sur n'importe quel cours d'eau, pour éviter les abordages.

Les modifications au *Règlement sur les abordages* sont apportées pour les raisons suivantes :

- a) rendre exécutoires les modifications à la Convention COLREG convenues à l'échelle internationale;
- b) rendre exécutoire une exigence internationale contenue dans la règle V/10.7 de la *Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer* (Convention de sécurité), concernant les systèmes d'organisation du trafic obligatoires adoptés par l'Organisation maritime internationale (OMI);
- c) corriger une modification apportée précédemment au *Règlement sur les abordages*, et ayant pour objet l'uniformité des termes employés dans la Convention COLREG;
- d) inclure des exigences se rapportant spécialement à l'éclairage des trains de billes de bois remorquées.

L'Organisation maritime internationale a adopté les modifications internationales à la Convention COLREG en 2001 en vertu de la résolution A.910(22). Ces modifications sont entrées en vigueur à l'échelle internationale le 29 novembre 2003. Parmi ces modifications, notons les exigences en vertu desquelles il faut tenir compte pour la première fois des navions, les précisions apportées à la règle 8 concernant les mesures à prendre pour

sounding of a bell on vessels of 12 metres or more in length but less than 20 metres, and modifications to some of the technical specifications contained in Annexes I and III. In Annex IV, references to two international publications have also been updated.

On July 1, 2002, a revised Chapter V of the Safety Convention on Safety of Navigation came into force internationally. While other Canadian regulations are in the process of being amended to recognize the various new requirements of Chapter V, this amendment will incorporate new Regulation V/10.7 concerning the use of mandatory ship routing systems that have been adopted by the IMO in the *Collision Regulations* under Rule 10. A Canadian modification already exists in Rule 10 that addresses routing system requirements.

In November 2002, amendments were made to the *Collision Regulations* to take into account concerns raised by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations (SJC), the committee of Parliament that reviews regulations to verify that they meet all constitutional and legal requirements of form and content. The SJC expressed concerns over a number of apparent inconsistencies between the English and French text, primarily where the English text makes use of the words “practicable” and “possible” yet the French text only uses “possible”. To try to address their concern, the amendment in November 2002 made several changes and replaced the English word “possible” with the word “practicable” throughout. On reflection, that amendment was in error since the *Collision Regulations*, other than the Canadian modifications, incorporate word for word the text of the COLREG Convention. This helps to ensure a consistent interpretation and understanding among mariners, which is essential for the Convention’s global application. There is therefore no intention to change the terms of the COLREG Convention on its incorporation into the *Collision Regulations*. Also, under the COLREG Convention, the English and French texts are equally authentic.

Lastly, the *Collision Regulations* are amended to specifically address the lighting of log tows. This change is the result of a review that was initiated after the Council of Marine Carriers requested that current log tow lighting arrangements be recognized in the *Collision Regulations*. Current practice is to have a kerosene or oil lamp on each corner of the log tow. Such lights exhibit a white all-round light, with a visibility range of less than 2 miles. The *Collision Regulations* require inconspicuous, partly submerged vessels or objects, or combinations of vessels or objects being towed, that exceed 100 metres in length to exhibit a 3-mile all-round white light every 100 m along each side (Rule 24 (g)). A typical log tow would therefore require 10 lights. However, the *Collision Regulations* also allow that where Rule 24(g) is impracticable, all possible measures must be taken to light the tow to indicate its presence (Rule 24(h)). To fit 10 lights to each log tow in compliance with Rule 24(g) is considered by towboat operators to be impracticable, costly and unnecessary from a safety perspective. The new Canadian modification, recognizing that full compliance with Rule 24(g) is impracticable for log tows, builds upon current practices and requires large log tows to carry two all-round white lights, one in the mid-point of each side of its length in addition to an all-round white light at each corner.

éviter les abordages, des dispositions en vertu desquelles les navires d’une longueur de 12 mètres ou plus, mais de moins de 20 mètres, ne seront plus tenus de faire entendre des coups de cloche, ainsi que des modifications à certaines des spécifications techniques apparaissant aux annexes I et III. À l’annexe IV, on a aussi mis à jour les renvois à deux publications internationales.

Le 1^{er} juillet 2002, une version révisée du Chapitre V de la Convention de sécurité est entrée en vigueur à l’échelle internationale. Alors que d’autres règlements canadiens sont en cours de modification afin de tenir compte des diverses nouvelles exigences du Chapitre V, ce projet de règlement incorporera la nouvelle règle V/10.7, concernant l’utilisation des systèmes obligatoires d’organisation du trafic maritime adoptés par l’OMI, à la règle 10 du *Règlement sur les abordages*. La règle 10 renferme déjà une modification canadienne portant sur les exigences en matière de systèmes d’organisation du trafic.

En novembre 2002, on a apporté des modifications au *Règlement sur les abordages* afin de tenir compte des préoccupations exprimées par le Comité mixte permanent d’examen de la réglementation (CMP), groupe du Parlement qui examine les dispositions réglementaires pour vérifier qu’elles satisfont aux exigences constitutionnelles et juridiques en matière de forme et de contenu. Ces préoccupations avaient pour objet un certain nombre d’écarts apparents entre les textes français et anglais, notamment pour ce qui est du cas où les termes « praticable » et « possible » de la version anglaise étaient rendus l’un et l’autre par le seul terme « possible » dans le texte français. Pour corriger cette situation, la modification de novembre 2002 apportait plusieurs changements et remplaçait le mot anglais « possible » par « praticable » dans l’ensemble du texte. Toute réflexion faite, cette modification était erronée puisque le *Règlement sur les abordages* reprend mot à mot le texte de la Convention, sauf en ce qui a trait aux modifications canadiennes. Cette façon de faire favorise une interprétation et une compréhension uniforme parmi les navigateurs, ce qui est essentiel à l’application de la Convention à l’échelle internationale. On n’a donc pas l’intention de modifier la terminologie de la Convention COLREG à la suite de son incorporation dans le *Règlement sur les abordages*. De plus, en vertu de la Convention COLREG, les versions française et anglaise font également foi.

Enfin, le *Règlement sur les abordages* est modifié de manière à tenir compte expressément de l’éclairage des trains de billes de bois remorquées. Cette modification fait suite à un examen entrepris après que le Council of Marine Carriers a demandé que le *Règlement sur les abordages* tienne compte des dispositions actuelles concernant l’éclairage des trains de billes de bois remorquées. La pratique actuelle consiste à placer une lampe au kérosène ou à huile à chaque coin des trains de billes de bois remorquées. De tels dispositifs produisent un feu blanc visible sur tout l’horizon, mais dont la distance de visibilité est inférieure à deux milles. En vertu du *Règlement sur les abordages*, les navires ou objets remorqués qui sont partiellement submergés et difficiles à apercevoir, ou un ensemble de ces navires ou objets remorqués d’une longueur supérieure à 100 mètres doivent montrer, sur chacun de leurs côtés à tous les 100 mètres, un feu blanc visible sur tout l’horizon à une distance de visibilité de trois milles (Règle 24g)). Des trains de billes de bois remorquées de type courant devraient donc être montés de 10 feux. Le *Règlement sur les abordages* permet cependant, dans les cas où la Règle 24g) est irréalisable, que l’on prenne toutes les mesures possibles pour éclairer les trains de billes de bois remorquées de façon à indiquer leur présence (Règle 24h)). Les exploitants de remorqueurs considèrent qu’il est à peu près impossible, onéreux et inutile du

Furthermore, lights used on log tows will not need to meet the vertical sector requirements of Annex I to Schedule I, as is currently the case for certain unmanned barges. This allows log tows to make use of portable, battery powered lights instead of the kerosene lights. The advantage of this is that the portable lights will have a 3-mile range of visibility as required by the *Collision Regulations*, as opposed to the less than 2-mile range of the kerosene lights. This will help to address concerns raised by the Transportation Safety Board in recent years about the use of navigation lights in towing operations that may not have adequate visibility ranges to minimize risk of collision.

Alternatives

There are no alternatives to the amendments that are the result of changes to the COLREG Convention and the Safety Convention. Canada is a Party to these conventions and has agreed to give effect to their requirements.

With respect to the amendments to correct changes that were made to address SJC concerns, the status quo would not be appropriate. Apart from the current text being inconsistent with the COLREG Convention, the differences between the international and Canadian text could cause confusion and differences in interpretation by mariners. The amendment must therefore be made.

For log tow lighting, consideration was given to among other things: the status quo, different spacing between the white all-round lights along the length of the tow, a single additional light in the middle, adding a light in mid-length along each side and use of a searchlight. It was also noted that the *Collision Regulations* allow alternative lighting for barges and in particular Rule 24 (m), which requires an all-round white light located at the middle point for tows over 100 m. After reviewing the alternatives, the adopted amendment was determined to be the most suitable.

Benefits and Costs

There are no implementation costs associated with the international amendments and the correction that will revert to the international text other than the cost to the government to process the amendment. As the international amendments were primarily intended to address safety concerns, the benefits will be improved safety at sea and protection of the marine environment.

point de vue de la sécurité d'installer dix feux sur les trains de billes de bois remorquées conformément à la Règle 24g). La nouvelle modification canadienne, qui reconnaît l'impossibilité, pour les trains de billes de bois remorquées, de satisfaire pleinement à la Règle 24g), tire parti des pratiques actuelles et fait en sorte que les gros trains de billes de bois remorquées soient munis de deux feux blancs visibles sur tout l'horizon, c'est-à-dire un au point milieu de chaque côté, sur la longueur, ainsi que d'un feu blanc visible sur tout l'horizon à chaque coin.

En outre, il ne sera pas nécessaire que les feux utilisés sur les trains de billes de bois remorquées satisfassent aux dispositions relatives aux secteurs verticaux de visibilité de l'appendice I de l'annexe I, comme c'est le cas actuellement pour certains chalands sans équipage. Cela permettra aux trains de billes de bois remorquées d'utiliser des feux à piles portatifs au lieu des lampes à kérosène. Cette solution est avantageuse, car les feux portatifs auront une visibilité de trois milles, comme l'exige le *Règlement sur les abordages*, par opposition à la visibilité de moins de deux milles des lampes à kérosène. On pourrait ainsi donner suite aux préoccupations exprimées par le Bureau de la sécurité des transports au cours des dernières années, quant au fait que les feux de navigation utilisés dans le cadre des activités de remorquage n'offrent peut-être pas la distance de visibilité nécessaire pour atténuer les risques d'abordage.

Solutions envisagées

Il n'existe aucun substitut aux modifications qui résultent des changements apportés à la Convention COLREG et à la Convention de sécurité. Le Canada, qui figure parmi les pays qui sont partis à ces conventions, a convenu de donner suite à leurs exigences.

En ce qui a trait aux modifications destinées à corriger les changements apportés pour donner suite aux préoccupations du CMP, le statu quo ne représente pas une solution acceptable. Outre le fait que le texte actuel n'est pas conforme à la Convention COLREG, les écarts entre le texte international et le texte canadien risquent de provoquer la confusion et des différences d'interprétation parmi les navigateurs. Il importe donc d'apporter les modifications.

Pour ce qui est de l'éclairage des trains de billes à bois remorquées, on a tenu compte entre autres des points suivants : le statu quo, un espacement différent entre les feux visibles sur tout l'horizon le long des billes, l'ajout d'un feu unique au milieu, l'ajout d'un feu au point milieu de la longueur de chaque côté, et l'utilisation d'un projecteur. On a aussi fait observer que le *Règlement sur les abordages* permet d'autres types d'éclairage pour les chalands, particulièrement dans le cas de la règle 24m), qui exige l'installation d'un feu blanc visible sur tout l'horizon au point milieu des remorqueurs de plus de 100 mètres. À la suite de l'examen des solutions envisagées, on a déterminé que les modifications retenues étaient les plus appropriées.

Avantages et coûts

Les modifications internationales et la correction visant à revenir au texte international n'occasionnent aucun coût de mise en oeuvre, si ce n'est les frais que le gouvernement devra assumer pour administrer ces changements. Comme les modifications internationales avaient pour objectif premier de donner suite aux préoccupations en rapport avec la sécurité, les avantages résideront dans l'amélioration de la sécurité en mer et dans la protection du milieu marin.

With respect to the log tow lighting requirements, large log tows will require two additional lights compared to current lighting practices, each light having a purchase cost of about \$223.00. The lights will require a battery replacement, the cost of which is \$3.00 after every 7 days of use. However, the costs are substantially less than what the costs would be if the log tows were to comply with the international requirements for an inconspicuous, partly submerged object being towed. The additional light requirements for log tows are considered to be an improvement over existing practices from a safety perspective with minimal additional costs. At the same time, the impracticality of full compliance with the international requirements for an inconspicuous, partly submerged object being towed is recognized.

The amendment can be expected to have a positive impact on environmental protection, by reducing the risk of accidents and resulting spills.

Consultation

The amendments resulting from the amendments to the COLREG Convention and Chapter V of the Safety Convention were communicated to the marine industry at national Canadian Marine Advisory Council (CMAC) meetings of the Standing Committee on Navigation and Operations.

In the last two years, there have been numerous consultations with the marine industry and stakeholders concerning the log tow lighting proposed amendments. Consultations have taken place at both the Pacific Regional CMAC and the national CMAC. There have also been two Pacific regional working groups that have reviewed log tow lighting practices, accident information, alternatives and the present proposal. The proposed lighting arrangement has been communicated widely among the marine industry on the west coast. Most recently, at the March 2003 Pacific Regional CMAC and the May and November 2003 national CMAC meeting of the Standing Committee on Navigation and Operations, the marine industry was advised of the proposed lighting arrangement. To date there have been no negative comments on the proposed lighting requirements, but many comments from various sectors of the marine industry have expressed support for the amendment. Among those consulted were ship masters, recreational vessel associations, a port authority, towboat operators, the Canadian Coast Guard and the Transportation Safety Board.

These amendments were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on September 20, 2003 and one comment was received. The comment was from the Council of Marine Carriers requesting a correction to the text of Rule 24(q)(ii) through the deletion of the words "of one side". This would make the text follow more closely the text agreed to during the consultations. If the words were not deleted, the log tow lights would not appear in-line along the centerline on a log tow of less than 25 metres in breadth. As a result of this comment, the text was revised accordingly.

En ce qui concerne les exigences en matière d'éclairage des trains de billes de bois remorquées, les gros trains de billes de bois remorquées devront être munies de deux feux supplémentaires, par rapport aux pratiques d'éclairage actuelles, le prix de chacun de ces feux s'élevant à environ 223 \$. Les feux devront faire l'objet d'un remplacement de pile dont le coût est de 3 \$ après sept jours d'utilisation. Cependant, les coûts sont de loin inférieurs à ce qu'il en coûterait si les trains de billes de bois remorquées devaient satisfaire aux exigences internationales concernant les objets remorqués partiellement submergés et difficiles à apercevoir. Du point de vue de la sécurité, les exigences relatives aux feux additionnels pour les trains de billes de bois remorquées sont considérées comme une amélioration par rapport aux pratiques actuelles. De plus, ces exigences n'entraînent que des coûts minimes. Par ailleurs, on reconnaît qu'il est à peu près impossible de satisfaire pleinement aux exigences internationales concernant les objets remorqués partiellement submergés et difficiles à apercevoir.

On prévoit que les modifications auront un impact positif sur la protection de l'environnement et qu'elles réduiront les risques d'accident et les déversements qui s'en suivent.

Consultations

Les modifications découlant des modifications apportées à la Convention COLREG et au Chapitre V de la Convention de sécurité ont été portées à l'attention de l'industrie maritime lors des réunions du Comité permanent de la navigation et des opérations du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) national.

Au cours des deux dernières années, on a tenu de nombreuses consultations avec l'industrie maritime et les intervenants relativement aux modifications proposées en matière d'éclairage des trains de billes de bois remorquées. Ainsi, des consultations ont eu lieu tant au CCMC régional du Pacifique qu'au CCMC national. De plus, deux groupes de travail régionaux du Pacifique ont examiné les pratiques d'éclairage des trains de billes de bois remorquées, les renseignements sur les accidents, les solutions envisagées et la proposition actuelle. Les dispositions proposées en matière d'éclairage ont été diffusées sur une grande échelle au sein de l'industrie maritime de la côte ouest. Plus récemment, la réunion de mars 2003 du CCMC régional du Pacifique et les réunions de mai et novembre 2003 du CCMC national ont permis de mettre l'industrie maritime au courant des dispositions d'éclairage proposées. Jusqu'à maintenant, on n'a reçu aucun commentaire négatif au sujet de ces dispositions, en revanche différents secteurs de l'industrie maritime ont exprimé leur soutien à l'égard de la modification. Mentionnons, parmi les organismes ou les intervenants consultés, des capitaines de navire, des associations de propriétaires d'embarcations de plaisance, une administration portuaire, des exploitants de remorqueurs, la Garde côtière canadienne et le Bureau de la sécurité des transports.

La publication préalable de ces modifications a été faite dans la *Gazette du Canada* Partie I le 20 septembre 2003 et un seul commentaire a été reçu. En effet, le Council of Marine Carriers a demandé qu'une correction soit apportée au texte de la Règle 24(q)(ii) par la suppression des mots « d'un côté », afin que le texte soit plus rapproché du texte convenu durant les consultations. Si ces mots n'étaient pas supprimés, les feux des trains de billes remorquées ne paraîtraient pas alignés le long de l'axe central d'un train de billes de bois remorquées d'une largeur de moins de 25 mètres. Le texte a été révisé subséquemment à ce commentaire.

Compliance and Enforcement

Compliance with the *Collision Regulations* is routinely carried out through statutory and periodic inspections by Marine Safety inspectors and by monitoring or responding to reports and complaints from other ships, government agencies, or the general public. Penalties for contravention of the *Collision Regulations* are contained in section 562.14 of the *Canada Shipping Act* and subsection 19(2) of the *Arctic Waters Pollution Prevention Act*.

Contact

Robert Turner, AMSEC
Manager
Navigation, Safety and Radiocommunications
Ships and Operations Standards
Marine Safety
Department of Transport
Place de Ville, Tower C
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N8
Telephone: (613) 991-3134
FAX: (613) 993-8196

Respect et exécution

La conformité au *Règlement sur les abordages* est couramment assurée par l'entremise d'inspections périodiques et prévues par la Loi, exécutées par des inspecteurs de la Sécurité maritime, et par la voie de mesures de contrôle ou d'intervention face aux rapports et aux plaintes en provenance d'autres navires, d'organismes gouvernementaux ou du grand public. Les amendes prévues pour les infractions au *Règlement sur les abordages* sont indiquées à l'article 562.14 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* et au paragraphe 19(2) de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*.

Personne-ressource

Robert Turner, AMSEC
Gestionnaire
Sécurité de la navigation et Radiocommunications
Normes — navires et exploitation
Sécurité maritime
Ministère des Transports
Place de Ville, Tour C
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N8
Téléphone : (613) 991-3134
TÉLÉCOPIEUR : (613) 993-8196

Registration
SOR/2004-28 24 February, 2004

CANADA SHIPPING ACT

Regulations Amending the Oil Pollution Prevention Regulations (Miscellaneous Program)

P.C. 2004-142 24 February, 2004

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to paragraph 657(1)(e)^a of the *Canada Shipping Act*, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Oil Pollution Prevention Regulations (Miscellaneous Program)*.

REGULATIONS AMENDING THE OIL POLLUTION PREVENTION REGULATIONS (MISCELLANEOUS PROGRAM)

AMENDMENTS

1. Section 41 of the *Oil Pollution Prevention Regulations*¹ and the heading before it are repealed.

2. Section 43 of the Regulations and the heading before it are repealed.

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

44. In the event of an emergency during a transfer operation, the master of a ship or the supervisor for a ship shall take all necessary measures to rectify or minimize the effects of the emergency.

COMING INTO FORCE

4. The Regulations come into force on the day on which they are registered.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

Miscellaneous Amendments Regulations removes two provisions of the *Oil Pollution Prevention Regulations* (the Regulations) and amends another to deal with issues raised by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations that sections 41, 43 and 44 were ultra vires the *Canada Shipping Act*.

Sections 41, 43 and 44 of the Regulations concern the supervision of transfer operations at loading and unloading facilities and the duties of owners or operators and of transfer operations supervisors at those facilities. Section 41 provides that the owner or operator of a facility ensure that every transfer operation is supervised and that a sufficient number of persons are on duty during transfer operations. Section 43 indicates that a supervisor ensure

^a R.S., c. 6 (3rd Supp.), s. 84

¹ SOR/93-3

Enregistrement
DORS/2004-28 24 février 2004

LOI SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

Règlement correctif visant le Règlement sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures

C.P. 2004-142 24 février 2004

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu de l'alinéa 657(1)e)^a de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement correctif visant le Règlement sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures*, ci-après.

RÈGLEMENT CORRECTIF VISANT LE RÈGLEMENT SUR LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES

MODIFICATIONS

1. L'article 41 du *Règlement sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures*¹ et l'intertitre le précédant sont abrogés.

2. L'article 43 du même règlement et l'intertitre le précédant sont abrogés.

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

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

ENTRÉE EN VIGUEUR

4. Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Le règlement correctif abroge deux dispositions du *Règlement sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures* (le règlement) et modifie un autre pour répondre aux questions soulevées par le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation, à savoir que les articles 41, 43 et 44 vont au delà des pouvoirs de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

Les articles 41, 43 et 44 du règlement portent sur la surveillance des opérations de transbordement aux installations de chargement et de déchargement, et les fonctions des propriétaires ou exploitants et des surveillants des opérations à ces installations. L'article 41 prévoit que le propriétaire ou l'exploitant de l'installation doit s'assurer que toute opération effectuée est surveillée et qu'un nombre suffisant de personnes sont de service durant les

^a L.R., ch. 6 (3^e suppl.), art. 84

¹ DORS/93-3

continuous communication is maintained with a counterpart on board a ship, that a supervisor had reported readiness for the commencement of the operation and the manifold valves and the tank valves at the facility were not closed until the pumps were stopped. Section 44 provides for an emergency situation during a transfer operation, that the master of a ship, the supervisor for a ship or the supervisor of a transfer operation shall take all necessary measures to rectify or minimize the effects of the emergency. The amendment to section 44 removes reference to the supervisor of a transfer operation at a facility.

The requirements for loading and unloading facilities were first introduced in 1971 pursuant to paragraph 739(1)(j) of the *Canada Shipping Act*, as it then read. In amendments to the *Canada Shipping Act*, S.C. 1987, c. 7, this paragraph was combined with another limiting the authority to make regulations to procedures and practices carried out by persons on board ships. This was an oversight which has been recognized and the enabling authority can now be found in the *Canada Shipping Act, 2001*, which has not yet been brought into force. The impugned sections are necessary and will be reinstated in regulations following the coming into force of the enabling sections found in the *Canada Shipping Act, 2001*.

Contact

Tom Morris
Manager
Environmental Protection
Marine Safety
Transport Canada
Place de Ville, Tower C
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: (613) 991-3170

opérations de transbordement. L'article 43 indique que le surveillant doit s'assurer que des communications ininterrompues sont maintenues avec son pendant à bord du navire, que le surveillant a indiqué que l'opération peut commencer et que les soupapes des collecteurs et des citernes de l'installation ne sont pas fermées tant que les pompes connexes ne sont pas arrêtées. L'article 44 prévoit que, dans une situation d'urgence durant une opération de transbordement, le capitaine du navire, le surveillant du navire ou le superviseur que, d'une opération de transbordement doit prendre toutes les mesures nécessaires pour en corriger les effets ou les réduire au minimum. La modification de l'article 44 abroge le renvoi au surveillant de l'opération de transbordement à une installation.

Les exigences relatives aux installations de chargement et de déchargement sont d'abord entrées en vigueur en 1971 en vertu de l'alinéa 739(1)(j) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, dans sa version à l'époque. Dans les modifications apportées à la *Loi sur la marine marchande du Canada*, L.C. 1987, ch. 7, cet alinéa a été combiné à un autre, limitant l'autorité de prendre des règlements aux procédures et pratiques exécutées des personnes à bord des navires. Cette omission a été repérée, et la disposition habilitante se trouve maintenant dans la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, qui n'est pas encore entrée en vigueur. Les articles contestés sont nécessaires et seront réintroduits dans les règlements à la suite de l'entrée en vigueur des articles habilitants de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*.

Personne-ressource

Tom Morris
Gestionnaire
Protection de l'environnement
Sécurité maritime
Transports Canada
Place de Ville, Tour C
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : (613) 991-3170

Registration
SOR/2004-29 24 February, 2004

AERONAUTICS ACT
CANADIAN AIR TRANSPORT SECURITY AUTHORITY
ACT
GOVERNMENT PROPERTY TRAFFIC ACT

Regulations Amending Certain Department of Transport Regulations (Miscellaneous Program)

P.C. 2004-143 24 February, 2004

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, hereby makes the annexed *Regulations Amending Certain Department of Transport Regulations (Miscellaneous Program)*, pursuant to

- (a) subsection 4.3(2)^a and sections 4.7^b and 4.9^c of the *Aeronautics Act*;
- (b) paragraph 34(a) of the *Canadian Air Transport Security Authority Act*^d; and
- (c) subsection 2(1)^e of the *Government Property Traffic Act*.

REGULATIONS AMENDING CERTAIN DEPARTMENT OF TRANSPORT REGULATIONS (MISCELLANEOUS PROGRAM)

AERONAUTICS ACT

Canadian Aviation Regulations

1. The portion of item 2 of Schedule VII to Subpart 4 of Part I of the *Canadian Aviation Regulations*¹ in column I is replaced by the following:

Column I	
Item	Document or Preparatory Action in Respect of Which a Charge is Imposed
2.	Issuance of a statement of aerobatic competency (Standard 623.06).....

2. Item 10 of the schedule to Subpart 3 of Part III of the Regulations is replaced by the following:

Item	Airports Required to Provide an Aircraft Fire-fighting Service*
10.	Montréal/Pierre Elliott Trudeau International

3. The portion of subsection 511.13(6) of the French version of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(6) Les normes de navigabilité applicables à la modification de la définition de type d'un aéronef, autre qu'un giravion, ayant une

^a R.S., c. 33 (1st Supp.), s. 1

^b S.C. 1999, c. 31, ss. 5, 6

^c S.C. 1992, c. 4, s. 7

^d S.C. 2002, c. 9, s. 2

^e S.C. 1992, c. 47, s. 72.1, enacted by S.C. 1996, c. 7, s. 38

¹ SOR/96-433

Enregistrement
DORS/2004-29 24 février 2004

LOI SUR L'ÂÉRONAUTIQUE
LOI SUR L'ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA
SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN
LOI RELATIVE À LA CIRCULATION SUR LES TERRAINS
DE L'ÉTAT

Règlement correctif visant certains règlements (ministère des Transports)

C.P. 2004-143 24 février 2004

Sur recommandation du ministre des Transports, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement correctif visant certains règlements (ministère des Transports)*, ci-après, en vertu :

- a) du paragraphe 4.3(2)^a et des articles 4.7^b et 4.9^c de la *Loi sur l'aéronautique*;
- b) de l'alinéa 34 a) de la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien*^d;
- c) du paragraphe 2(1)^e de la *Loi relative à la circulation sur les terrains de l'État*.

RÈGLEMENT CORRECTIF VISANT CERTAINS RÈGLEMENTS (MINISTÈRE DES TRANSPORTS)

LOI SUR L'ÂÉRONAUTIQUE

Règlement de l'aviation canadien

1. Le passage de l'article 2 de l'annexe VII de la sous-partie 4 de la partie I du *Règlement de l'aviation canadien*¹ figurant dans la colonne I est remplacé par ce qui suit :

Colonne I	
Article	Document ou mesures préalables pour lesquels des redevances sont imposées
2.	Délivrance d'une attestation de compétence en voltige aérienne (Norme 623.06).....

2. L'article 10 de l'annexe de la sous-partie 3 de la partie III du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Article	Aéroports tenus de fournir des services de lutte contre les incendies d'aéronefs*
10.	Montréal (aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal)

3. Le passage du paragraphe 511.13(6) de la version française du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(6) Les normes de navigabilité applicables à la modification de la définition de type d'un aéronef, autre qu'un giravion, ayant une

^a L.R., ch. 33 (1^{er} suppl.), art. 1

^b L.C. 1999, ch. 31, art. 5 et 6

^c L.C. 1992, ch. 4, art. 7

^d L.C. 2002, ch. 9, art. 2

^e L.C. 1992, ch. 47, art. 72.1, édicté par L.C. 1996, ch. 7, art. 38

¹ DORS/96-433

masse maximale de 2 720 kg (6 000 livres) ou moins, ou d'un giravion dépourvu de turbomoteur ayant une masse maximale de 1 360 kg (3 000 livres) ou moins, sont celles qui sont consignées dans les fiches de données de certificat de type, sauf si le ministre juge :

4. The portion of subsection 513.07(6) of the French version of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(6) Les normes de navigabilité applicables à la modification de la définition de type d'un aéronef, autre qu'un giravion, ayant une masse maximale de 2 720 kg (6 000 livres) ou moins, ou d'un giravion dépourvu de turbomoteur ayant une masse maximale de 1 360 kg (3 000 livres) ou moins, sont celles qui sont consignées dans les fiches de données de certificat de type, sauf si le ministre juge :

5. The portion of item 9 of the table to section 602.106 of the Regulations in column I is replaced by the following:

Column I	
Item	Aerodrome*
9.	Montréal/Pierre Elliott Trudeau International Airport

6. Item 7 of Table 3 to section 602.134 of the Regulations is replaced by the following:

7. Montréal International (Pierre Elliott Trudeau)

7. Paragraph 700.02(4)(a) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

(a) the person holds a flight training unit operator certificate;

Canadian Aviation Security Regulations

8. The reference "Montréal International (Dorval) Airport" in the schedule to the *Canadian Aviation Security Regulations*² is replaced by the following:

Montréal/Pierre Elliott Trudeau International Airport

Charter Flights Airport Facilities Reservation Regulations

9. The reference

Montreal International Airport;

Dorval, Que.

in the schedule to the *Charter Flights Airport Facilities Reservation Regulations*³ is replaced by the following:

Montréal — Pierre Elliott Trudeau International Airport;

Montréal, Que.

CANADIAN AIR TRANSPORT SECURITY AUTHORITY ACT

CATSA Aerodrome Designation Regulations

10. The reference "Montréal International (Dorval)" in the Schedule to the *CATSA Aerodrome Designation Regulations*⁴ is replaced by the following:

Montréal (Montréal — Pierre Elliott Trudeau International)

masse maximale de 2 720 kg (6 000 livres) ou moins, ou d'un giravion dépourvu de turbomoteur ayant une masse maximale de 1 360 kg (3 000 livres) ou moins, sont celles qui sont consignées dans les fiches de données de certificat de type, sauf si le ministre juge :

4. Le passage du paragraphe 513.07(6) de la version française du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(6) Les normes de navigabilité applicables à la modification de la définition de type d'un aéronef, autre qu'un giravion, ayant une masse maximale de 2 720 kg (6 000 livres) ou moins, ou d'un giravion dépourvu de turbomoteur ayant une masse maximale de 1 360 kg (3 000 livres) ou moins, sont celles qui sont consignées dans les fiches de données de certificat de type, sauf si le ministre juge :

5. Le passage de l'article 9 du tableau de l'article 602.106 du même règlement figurant dans la colonne I est remplacé par ce qui suit :

Colonne I	
Article	Aérodromes*
9.	Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal

6. L'article 7 du tableau 3 de l'article 602.134 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

7. Montréal international (Pierre-Elliott-Trudeau)

7. L'alinéa 700.02(4)(a) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(a) the person holds a flight training unit operator certificate;

Règlement canadien sur la sûreté aérienne

8. La mention « Aéroport international de Montréal (Dorval) », dans l'annexe du *Règlement canadien sur la sûreté aérienne*², est remplacée par ce qui suit :

Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal

Règlement sur les réservations d'installations aéroportuaires pour les vols d'affrètement

9. Dans l'annexe du *Règlement sur les réservations d'installations aéroportuaires pour les vols d'affrètement*³, la mention Aéroport international de Montréal

Dorval (Qué.)

est remplacé par ce qui suit :

Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal

Montréal (Qc)

LOI SUR L'ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Règlement sur la désignation des aérodromes de l'ACSTA

10. La mention « Montréal (aéroport international de Dorval) », dans l'annexe du *Règlement sur la désignation des aérodromes de l'ACSTA*⁴, est remplacée par ce qui suit :

Montréal (aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal)

² SOR/2000-111

³ SOR/82-480

⁴ SOR/2002-180

² DORS/2000-111

³ DORS/82-480

⁴ DORS/2002-180

GOVERNMENT PROPERTY TRAFFIC ACT

Airport Traffic Regulations

11. Item 4 of Schedule I to the *Airport Traffic Regulations*⁵ is replaced by the following:

4. Montréal (Pierre Elliott Trudeau)

COMING INTO FORCE

12. These Regulations come into force on the date on which they are registered.

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

Miscellaneous Amendments Regulations reflect non-substantive changes made to the Regulations and deal with issues raised by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations (SJC). The following provides information relating to the regulatory proposals for the *Regulations Amending Certain Department of Transport Regulations (Miscellaneous Program)*.

The SJC indicated that the reference to “(CAR 623.06)” in item 2 of Schedule VII to Subpart 4 of Part I of the *Canadian Aviation Regulations* was not correct and that the appropriate reference is found in the *Special Flight Operations Standards*. Item 2 is replaced to show that section 623.06 is in the standards rather than in the Regulations. This provision sets out the qualifications a pilot must have in order to be eligible to operate an aircraft in solo aerobatic manoeuvres in a special aviation event. The statement of aerobatic competency is one of the documents that pilots can use to establish their qualifications.

Subsections 511.13(6) and 513.07(6) of the French version of the Regulations are replaced to correct typographical errors made in SOR/2003-213. The reference to the maximum weight “2 700 kg” is changed to read “2 720 kg” as the applicable standard of airworthiness for a change to the type design of an aircraft, other than rotocraft.

Paragraph 700.02(4)(a) of the English version of the Regulations is replaced to change “The” to “the” at the request of the SJC.

Montreal’s Dorval Airport was renamed “Montréal — Pierre Elliott Trudeau International” to provide a tribute to Canada’s 15th Prime Minister. The new name became effective on January 1, 2004. Appropriate amendments changing airport references to the new name have also been made to the *Canadian Aviation Regulations*, *Canadian Aviation Security Regulations*, *Charter Flights Airport Facilities Reservation Regulations*, *CATSA Aerodrome Designation Regulations* and the *Airport Traffic Regulations*.

⁵ C.R.C., c. 886

LOI RELATIVE À LA CIRCULATION SUR LES TERRAINS DE L’ÉTAT

Règlement sur la circulation aux aéroports

11. L’article 4 de l’annexe I du *Règlement sur la circulation aux aéroports*⁵ est remplacé par ce qui suit :

4. Montréal (Pierre-Elliott-Trudeau)

ENTRÉE EN VIGUEUR

12. Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

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

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Le règlement correctif vise des modifications non significatives apportées au règlement et répond aux questions soulevées par le Comité mixte permanent d’examen de la réglementation (CMPER). Voici les explications portant sur le *Règlement correctif visant certains règlements (ministère des Transports)*.

Le CMPER a indiqué que la mention à « (RAC 623.06) » à l’article 2 de l’annexe VII de la sous partie 4 de la partie I du *Règlement de l’aviation canadien*, était inexacte et que la mention appropriée se trouvait dans les *Normes régissant les opérations aériennes spécialisées*. L’article 2 est remplacé pour indiquer que l’article 623.06 se trouve dans les normes au lieu du règlement. Cette disposition prévoit les qualifications qu’un pilote doit avoir pour utiliser un aéronef en vue de manoeuvres voltiges en solo dans une manifestation aéronautique spéciale. L’attestation de compétence en voltige aérienne est un des documents qu’un pilote peut utiliser pour établir ses qualifications.

Les paragraphes 511.13(6) et 513.07(6) de la version française du règlement sont remplacés pour corriger des erreurs typographiques dans le document DORS/2003-213. La mention de la masse maximale d’au plus « 2 700 kg » est remplacée par « 2 720 kg » comme norme de navigabilité applicable pour la modification de la définition de type d’un aéronef, autre qu’un giravion.

L’alinéa 700.01(4)a) de la version anglaise du règlement est remplacé de façon à modifier « The » pour « the », à la demande du CMPER.

L’aéroport de Montréal (Dorval) a été renommé « Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal » en hommage au 15^e premier ministre. Le nouveau nom est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2004. Des modifications appropriées pour changer les mentions en fonction du nouveau nom ont été aussi faites au *Règlement de l’aviation canadien*, au *Règlement canadien sur la sûreté aérienne*, au *Règlement sur les réservations d’installations aéroportuaires pour les vols d’affrètement*, au *Règlement sur la désignation des aéroports de l’ACSTA* et au *Règlement sur la circulation aux aéroports*.

⁵ C.R.C., ch. 886

Contacts*Canadian Aviation Regulations*

Nicole Girard
Chief, Regulatory Affairs
Transport Canada
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: (613) 990-1184

Security Regulations

Sandra Miller
Chief, Regulatory Planning and Services
Transport Canada
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: (613) 998-9605

Airport Traffic Regulations

George Phemister
Director, ANS Transfer
Transport Canada
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: (613) 998-1168

Personnes-ressources*Règlement de l'aviation canadien*

Nicole Girard
Chef, Affaires réglementaires
Transports Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : (613) 990-1184

Règlements sur la sûreté

Sandra Miller
Chef, Services et Planification de la réglementation
Transports Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : (613) 998-9605

Règlement sur la circulation aux aéroports

George Phemister
Directeur, Cession du SNA
Transports Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : (613) 998-1168

Registration
SI/2004-23 10 March, 2004

FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

Denise Valois Remission Order

P.C. 2004-124 24 February, 2004

Her Excellency the Governor General in Council, considering that the collection of the tax is unjust, on the recommendation of the Minister of National Revenue, pursuant to subsection 23(2)^a of the *Financial Administration Act*, hereby remits tax under Part I of the *Income Tax Act* in the amount of \$149.21 for the 2000 taxation year, and all relevant interest thereon, paid or payable by Denise Valois.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

This Order remits a portion of income tax and all relevant interest paid or payable thereon by Denise Valois in respect of the 2000 taxation year.

In 2001, Ms. Valois repaid Employment Insurance (EI) benefits that she had received in 2000 and 2001. She was unable to deduct the repayment amount in 2001. The amount of taxes paid in respect of the 2000 EI benefits represents an undue hardship for Ms. Valois.

^a S.C. 1991, c. 24, s. 7(2)

Enregistrement
TR/2004-23 10 mars 2004

LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

Décret de remise visant Denise Valois

C.P. 2004-124 24 février 2004

Sur recommandation du ministre du Revenu national et en vertu du paragraphe 23(2)^a de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil fait remise du montant de 149,21 \$ pour l'année d'imposition 2000, payé ou payable par Denise Valois au titre de l'impôt exigible en vertu de la partie I de la *Loi de l'impôt sur le revenu*, ainsi que des intérêts y afférents, estimant que la perception de ces montants est injuste.

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie du décret.)

Le présent décret accorde la remise d'une partie de l'impôt sur le revenu, ainsi que de tous les intérêts y afférents, payés ou payables par Denise Valois relativement à l'année d'imposition 2000.

En 2001, M^{me} Valois a remboursé les prestations d'assurance-emploi (AE) qu'elle avait reçues en 2000 et en 2001. Elle n'a pas pu déduire le montant du remboursement en 2001. Le montant d'impôt payé à l'égard des prestations d'AE de 2000 représente un préjudice injustifié pour M^{me} Valois.

^a L.C. 1991, ch. 24, par. 7(2)

TABLE OF CONTENTS **SOR: Statutory Instruments (Regulations)**
SI: Statutory Instruments and Other Documents (Other than Regulations)

Registration No.	P.C. 2004	Department	Name of Statutory Instrument or Other Document	Page
SOR/2004-25	121	Justice	Regulations Amending the Contraventions Regulations	78
SOR/2004-26	122	Transport	Regulations Amending the Life Saving Equipment Regulations	84
SOR/2004-27	123	Transport	Regulations Amending the Collision Regulations	91
SOR/2004-28	142	Transport	Regulations Amending the Oil Pollution Prevention Regulations (Miscellaneous Program).....	102
SOR/2004-29	143	Transport	Regulations Amending Certain Department of Transport Regulations (Miscellaneous Program).....	104
SI/2004-23	124	Canada Customs and Revenue Agency	Denise Valois Remission Order	108

INDEX SOR: Statutory Instruments (Regulations)**SI: Statutory Instruments and Other Documents (Other than Regulations)**

Abbreviations: e — erratum
n — new
r — revises
x — revokes

Regulations Statutes	Registration No.	Date	Page	Comments
Certain Department of Transport Regulations (Miscellaneous Program)—Regulations Amending	SOR/2004-29	24/02/04	104	
Aeronautics Act				
Canadian Air Transport Security Authority Act				
Government Property Traffic Act				
Collision Regulations—Regulations Amending	SOR/2004-27	24/02/04	91	
Canada Shipping Act				
Arctic Waters Pollution Prevention Act				
Contraventions Regulations—Regulations Amending.....	SOR/2004-25	24/02/04	78	
Contraventions Act				
Denise Valois Remission Order.....	SI/2004-23	10/03/04	108	n
Financial Administration Act				
Life Saving Equipment Regulations—Regulations Amending	SOR/2004-26	24/02/04	84	
Canada Shipping Act				
Oil Pollution Prevention Regulations (Miscellaneous Program)—Regulations Amending.....	SOR/2004-28	24/02/04	102	
Canada Shipping Act				

INDEX DORS: Textes réglementaires (Règlements)**TR: Textes réglementaires et autres documents (Autres que les Règlements)**

Abréviations : e — erratum
 n — nouveau
 r — revise
 a — abroge

Règlements Lois	Enregistrement n°	Date	Page	Commentaires
Abordages — Règlement modifiant le Règlement..... Marine marchande du Canada (Loi) Prévention de la pollution des eaux arctiques (Loi)	DORS/2004-27	24/02/04	91	
Certains règlements (ministère des Transports) — Règlement correctif..... Aéronautique (Loi) Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (Loi) Circulation sur les terrains de l'État (Loi relative)	DORS/2004-29	24/02/04	104	
Contraventions — Règlement modifiant le Règlement..... Contraventions (Loi)	DORS/2004-25	24/02/04	78	
Denise Valois — Décret de remise..... Gestion des finances publiques (Loi)	TR/2004-23	10/03/04	108	n
Équipement de sauvetage — Règlement modifiant le Règlement..... Marine marchande du Canada (Loi)	DORS/2004-26	24/02/04	84	
Prévention de la pollution par les hydrocarbures — Règlement correctif visant le Règlement..... Marine marchande du Canada (Loi)	DORS/2004-28	24/02/04	102	



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing
Communication Canada
Ottawa, Canada K1A 1M4

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*
Les Éditions du gouvernement du Canada
Communication Canada
Ottawa, Canada K1A 1M4