



Transport
Canada

Transports
Canada



*Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada
(LMMC 2001)*

PROJET DE RÉFORME DE LA RÉGLEMENTATION

CONSULTATION PUBLIQUE

***RÈGLEMENT MODIFIANT LE
RÈGLEMENT SUR LA POLLUTION PAR
LES BÂTIMENTS ET SUR LES PRODUITS
CHIMIQUES DANGEREUX***

Phase 2

CONSEIL CONSULTATIF MARITIME CANADIEN (CCMC)

DOCUMENT D'INFORMATION

Novembre 2011

Veillez communiquer vos observations à :

Paul Topping

Gestionnaire, Protection de l'environnement

Transports Canada, Sécurité maritime

Tour C, Place de Ville

330, rue Sparks, 11^e étage

Ottawa (Ontario) K1A 0N8

Téléphone : (613) 991-3168

Télécopieur : (613) 993-8196

Courriel : paul.topping@tc.gc.ca

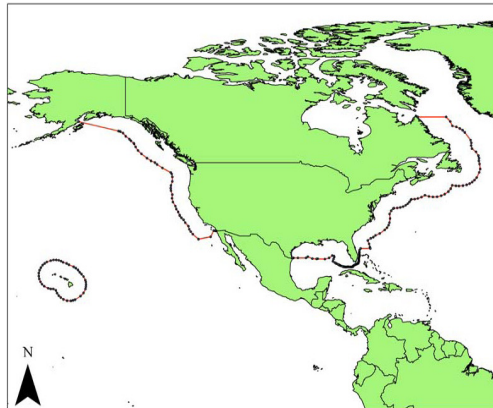
Site Web: <http://www.cmac-ccmc.gc.ca>

Ce document d'information a été rédigé pour avis et discussion.

Partie 1: Modification des contrôles de pollution atmosphérique

La résolution MEPC.176(58), *Amendements à l'annexe du Protocole de 1997 modifiant la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif*, comprend modifications de l'annexe VI de la MARPOL, intégrées à la nouvelle version de l'annexe.

Le Canada étant partie à l'annexe VI, le *Règlement sur la pollution par les navires et sur les produits chimiques dangereux* doit donc être modifié de manière à tenir compte des nombreux changements importants. Malgré l'entrée en vigueur de la résolution, le 1^{er} juillet 2010, certaines dispositions sont mises en vigueur progressivement. La résolution MEPC.176(58) a été amendée ultérieurement par la résolution MEPC.190(60), *Amendements à l'annexe du Protocole de 1997 modifiant la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif*, qui prévoit pour l'Amérique du Nord une zone de contrôle des émissions comprenant certaines eaux territoriales canadiennes.



On trouvera des précisions sur la zone visée dans le document MEPC.1/Circ.723, *Renseignements sur la zone de contrôle des émissions nord-américaine en vertu de l'annexe VI de la MARPOL*. Cet amendement exige de modifier la division 6 de la partie 2 du *Règlement sur la pollution par les navires et sur les produits chimiques dangereux* et d'intégrer la partie de la zone de contrôle qui est à l'extérieur des eaux canadiennes aux zones de contrôle des émissions visées à l'annexe VI actuelle, conformément à l'article 8 de la partie I du *Règlement*, qui vise les navires canadiens. Même si la résolution MEPC.190(60) entre en vigueur le 1^{er} août 2011, un délai de grâce est prévu en vertu de la disposition 14.7 de l'annexe, si bien que ses dispositions entreront réellement en vigueur le 1^{er} août 2012. Les limites extérieures de la zone proposée figurent sur la carte ci-dessous de la MEPC.1/Circ.723.

Les directives ci-dessous portent sur les modifications du *Règlement sur la pollution par les navires et sur les produits chimiques dangereux* proposé (le *Règlement*) en vue de l'application des nouvelles dispositions des traités de l'Organisation maritime internationale auxquels le Canada est partie et qu'il est tenu de mettre en œuvre. Les

modifications proposées comportent de nouvelles exigences, issues de la consultation des intervenants. Voici les changements proposés.

1. Modification des contrôles de la pollution atmosphérique en vue de la mise en œuvre des nouvelles règles et l'OMI et d'un cadre réglementaire d'exploitation des navires dans les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent
2. Nouvelles normes de l'OMI sur la réduction des gaz à effet de serre
3. Transferts d'hydrocarbure de navire à navire en mer – Nouvelles exigences de l'OMI
4. Gestion de l'eau grise – Nouvelles exigences intérieures

NOTE : Dans le texte ci-dessous le terme « **règlement** » fait référence au ***Règlement sur la pollution par les navires et sur les produits chimiques dangereux*** proposé.

Definitions

Avec les modifications du Règlement sur la pollution par les navires et sur les produits chimiques dangereux des nouvelles définitions sont requis pour les nouvelles exigences de l'Annexe VI de la MARPOL.

« appareil d'épuration marine » “*marine sanitation device*”

« appareil d'épuration marine » Tout équipement qui est installé à bord d'un bâtiment et conçu pour recevoir et traiter les eaux usées.

« bâtiment à passagers » “*passenger vessel*”

« bâtiment à passagers » Bâtiment qui transporte plus de 12 passagers.

« bâtiment de charge » “*cargo vessel*”

« bâtiment de charge » Bâtiment qui n'est pas un bâtiment à passagers ou une embarcation de plaisance.

« boues d'hydrocarbures » “*sludge oil*”

« boues d'hydrocarbures » Boues provenant du fioul ou des séparateurs de combustible, d'huile de graissage, huiles de graissage usées provenant des machines principales ou auxiliaires et huiles de vidange provenant des séparateurs d'eau de cale, du matériel de filtrage des hydrocarbures ou des bacs à égouttures.

« eaux des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent » “*Great Lakes and St. Lawrence waters*”

« eaux des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent » Les eaux des Grands Lacs, du fleuve Saint-Laurent et de ses affluents et du golfe du Saint-Laurent vers la mer territoriale.

« installé » “*installed*”

« installé » À l'égard d'un moteur diesel marin à bord d'un bâtiment désigne que son système de ravitaillement en carburant, de refroidissement ou d'échappement fait partie intégrante du bâtiment s'il est fixé à demeure à celui-ci.

« moteur diesel marin » “*marine diesel engine*”

« moteur diesel marin » Tout moteur alternatif à combustion interne fonctionnant au moyen de combustible liquide ou mixte, y compris les systèmes compound et de suralimentation.

« transformation importante » “*major conversion*”

« transformation importante » Dans le cas d'un bâtiment visé aux sections 1, 2, 4 ou 6 de la partie 2, de la transformation d'un bâtiment qui, selon le cas :

- a) en modifie considérablement les dimensions ou la capacité de transport;
- b) en change le type;
- c) vise à en prolonger considérablement la durée de vie;
- d) entraîne des modifications telles qu'il devient assujéti aux dispositions des sections 1, 2, 4 ou 6 de la partie 2 qui autrement ne lui seraient pas applicables.

« zone de contrôle des émissions » “*emission control area*”

« zone de contrôle des émissions »

a) pour l'application de l'article 110.3 :

- (i) la zone de contrôle des émissions de l'Amérique du Nord,
- (ii) la zone de contrôle des émissions de la zone maritime caraïbe des États-Unis au sens de l'appendice VII de l'Annexe VI de MARPOL;

b) pour l'application de l'article 111 :

- (i) la zone de la mer Baltique, au sens de la règle 1.11.2 de l'Annexe I de MARPOL;
- (ii) la zone de la mer du Nord, au sens de la règle 5(1)f de l'Annexe V de MARPOL;
- (iii) la zone de contrôle des émissions de l'Amérique du Nord;
- (iv) la zone de contrôle des émissions de la zone maritime caraïbe des États-Unis au sens de l'appendice VII de l'Annexe VI de MARPOL.

« zone de contrôle des émissions de l'Amérique du Nord » “*North American Emission Control Area*”

« zone de contrôle des émissions de l'Amérique du Nord » La zone de contrôle des émissions de l'Amérique du Nord au sens de l'appendice VII de l'Annexe VI de MARPOL.

Nouvelle exemption concernant les essais de technologie de contrôle des émissions

Cette exemption s'applique aux navires qui mènent des essais en vue de l'élaboration de technologies de réduction et de contrôle des émissions de navire et de programmes de conception de moteur.I.

Le passage de l'article 5 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

5. Pour l'application de l'article 187 de la Loi et des articles 7, 8, 29, 67, 82, 95, 100 et 126, des substances peuvent être rejetées et, pour l'application du paragraphe 109(1) et de l'article 110.6, des substances peuvent être émises dans les circonstances suivantes :

- a) le rejet ou l'émission est nécessaire pour sauvegarder la vie humaine, assurer la sécurité d'un bâtiment ou éviter sa perte immédiate;
- b) le rejet ou l'émission se produit à la suite d'un accident maritime qui a endommagé le bâtiment ou son équipement, à moins que l'accident ne survienne à la suite d'une action qui ne s'inscrit pas dans la pratique ordinaire des marins;
- c) le rejet est une fuite mineure et inévitable d'hydrocarbures qui se produit à la suite du fonctionnement d'une pièce mécanique immergée;
- d) le rejet est une perte accidentelle d'un filet de pêche en fibre synthétique qui se produit alors que toutes les mesures de précaution raisonnables avaient été prises pour la prévenir;
- e) le rejet est un rejet d'ordures qui se produit à la suite d'une avarie subie par le bâtiment ou son équipement alors que toutes les mesures de précaution raisonnables avaient été prises :
 - (i) avant l'avarie pour empêcher et réduire le rejet,
 - (ii) après l'avarie pour réduire le rejet;
- f) l'émission entraîne la pollution de l'atmosphère et se produit à la suite d'une avarie subie par le bâtiment ou son équipement alors que toutes les mesures de précaution raisonnables avaient été prises :
 - (i) avant l'avarie pour empêcher et réduire l'émission,
 - (ii) après l'avarie pour réduire l'émission.

Nouvelles dispositions visant les substances appauvrissant la couche d'ozone

Jusqu'à ce jour, aucune section dans les règlements canadiens ne visait les substances qui appauvrissent la couche d'ozone. Cet ajout comporte des restrictions sur l'installation de l'équipement contenant des substances qui appauvrissent la couche d'ozone et la tenue de dossiers.

L'article 109 du règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (4), de ce qui suit :

(5) Le présent article ne s'applique pas à l'égard de l'équipement scellé de façon permanente qui ne comporte pas de branchements pour la recharge de produit réfrigérant ni d'éléments potentiellement amovibles contenant des substances qui appauvrissent la couche d'ozone.

L'article 125 et l'intertitre le précédant sont remplacés par ce qui suit :

Registre des substances qui appauvrissent la couche d'ozone

124.1 (1) Tout bâtiment visé aux sous-alinéas 122a)(ii) ou (iii) et dotés de systèmes de recharge qui contiennent des substances qui appauvrissent la couche d'ozone, à l'exception de l'équipement visé au paragraphe 109(5), tient à jour un registre des substances qui appauvrissent la couche d'ozone et le conserve à bord.

Inscriptions

(2) Le capitaine du bâtiment veille à ce que les inscriptions soient faites sans délai dans le registre des substances qui appauvrissent la couche d'ozone à l'égard des renseignements suivants :

- a) la réparation ou l'entretien de l'équipement qui contient les substances qui appauvrissent la couche d'ozone;
- b) le chargement, complet ou partiel, de l'équipement qui contient les substances qui appauvrissent la couche d'ozone;
- c) les émissions des substances qui appauvrissent la couche d'ozone;
- d) le transfert des substances qui appauvrissent la couche d'ozone aux installations de réception;
- e) l'avitaillement des substances qui appauvrissent la couche d'ozone du bâtiment.

Masse des substances qui appauvrissent la couche d'ozone

(3) Les inscriptions comprennent la masse des substances qui appauvrissent la couche d'ozone et qui sont associés à la recharge de l'équipement de recharge ou qui sont émises, transférées ou avitaillées, selon le cas.

Zones de contrôle des émissions

Selon le RPNPCD, les navires canadiens doivent respecter les zones de contrôle des émissions (notamment dans la mer du Nord et la Baltique). D'où la nécessité de modifications.

Nouveaux contrôles visant à réduire la présence d'oxydes d'azote

La nouvelle annexe VI comporte de nouveaux contrôles des oxydes d'azote, que le RPNPCD doit mettre en œuvre.

Volet I - Moteur construit après le 1er janvier 2000 :

- 17 g/kWh lorsque n est moins de 130 tours par minute;
- $45 \cdot n(-0.2)$ g/kWh lorsque n est de 130 tours par minute ou plus, mais moins de 2 000 tours par minute;
- 9,8 g/kWh lorsque n est de 2 000 tours par minute ou plus

Volet II - Moteur construit après le 1er janvier 2001 :

- 14,4 g/kWh lorsque n est moins de 130 tours par minute;
- $44 \cdot n(-0.23)$ g/kWh lorsque n est de 130 tours par minute ou plus, mais moins de 2 000 tours par minute;
- 7,7 g/kWh lorsque n est de 2 000 tours par minute ou plus.

Volet III – (ZCE) Moteur construit après le 1er janvier 2016 :

- 3,4 g/kWh lorsque n est moins de 130 tours par minute;
- $9 \cdot n(-0.2)$ g/kWh lorsque n est de 130 tours par minute ou plus, mais moins de 2 000 tours par minute;
- 2 g/kWh lorsque n est de 2 000 tours par minute ou plus

n = régime nominal du moteur diesel (tour du vilebrequin par minute)

OXYDES D'AZOTE (NO_x) — MOTEURS DIESEL MARIN

Application

110. (1) Les articles 110.1 à 110.3 ne s'appliquent pas à tout moteur diesel marin qui est, selon le cas :

- a) destiné à être utilisé uniquement en cas d'urgence;
- b) destiné à être utilisé uniquement pour faire fonctionner un dispositif ou un équipement utilisé uniquement en cas d'urgence à bord du bâtiment sur lequel il est installé;
- c) installé à bord d'embarcations de sauvetage destinées à être utilisées uniquement en cas d'urgence.

Volet 1 — puissance de sortie de plus de 130 kW

110.1 (1) Le présent article s'applique à tout moteur diesel marin d'une puissance de sortie de plus de 130 kW qui est installé à bord :

- a) d'un bâtiment canadien ou d'une embarcation de plaisance canadienne qui a été construit après le 31 décembre 1999 mais avant le 1^{er} janvier 2011 et qui n'effectue pas exclusivement des voyages dans les eaux de compétence canadienne;
- b) d'un bâtiment étranger ou d'une embarcation de plaisance étrangère qui a été construit après le 31 décembre 1999 mais avant le 1^{er} janvier 2011;
- c) d'un bâtiment canadien ou d'une embarcation de plaisance canadienne qui a été construit après le 2 mai 2007 mais avant l'entrée en vigueur du présent article et qui effectue exclusivement des voyages dans les eaux de compétence canadienne;
- d) d'un bâtiment canadien ou d'une embarcation de plaisance canadienne qui a été construit avant le 1^{er} janvier 2000 et qui n'effectue pas exclusivement des voyages dans les eaux de compétence canadienne ou d'un bâtiment étranger ou d'une embarcation de plaisance étrangère qui a été construit avant le 1^{er} janvier 2000 si :
 - (i) le moteur est remplacé par un moteur diesel marin non identique ou un moteur diesel marin supplémentaire est installé après le 31 décembre 1999 mais avant le 1^{er} janvier 2011,
 - (ii) le moteur subit une modification importante, au sens de la règle 1.3.2 du Code technique sur les NO_x, après le 31 décembre 1999,
 - (iii) le moteur a une puissance maximale accrue de plus de 10 % après le 31 décembre 1999;
- e) d'un bâtiment canadien ou d'une embarcation de plaisance canadienne qui a été construit avant le 3 mai 2007 et qui effectue exclusivement des voyages dans les eaux de compétence canadienne si :
 - (i) après le 2 mai 2007 mais avant l'entrée en vigueur du présent article, le moteur :
 - (A) est remplacé par un moteur diesel marin qui est non identique et est installé à son bord avant le 3 mai 2007,
 - (B) est installé comme moteur supplémentaire,
 - (ii) après le 2 mai 2007, le moteur :
 - (A) subit une modification importante, au sens de la règle 1.3.2 du Code technique sur les NO_x,
 - (B) a une puissance maximale accrue de plus de 10%.

Volet I — puissance de sortie de plus de 5 000 kW

(2) Le présent article s'applique à tout moteur diesel marin d'une puissance de sortie de plus de 5 000 kW et d'une cylindrée de 90 l ou plus qui est installé à bord :

- a) d'un bâtiment canadien ou d'une embarcation de plaisance canadienne qui a été construit après le 31 décembre 1989 mais avant le 3 mai 2007 et qui effectue exclusivement des voyages dans les eaux de compétence canadienne;
- b) d'un bâtiment canadien ou d'une embarcation de plaisance canadienne qui a été construit après le 31 décembre 1989 mais avant le 1^{er} janvier 2000 et qui n'effectue pas exclusivement des voyages dans les eaux de compétence canadienne;
- c) d'un bâtiment étranger ou d'une embarcation de plaisance étrangère qui a été construit le 31 décembre 1989 mais avant le 1^{er} janvier 2000.

Limites des émissions

(3) Sous réserve des articles 110.5 et 110.6 et des règles 13.7.1 à 13.7.3 de l'Annexe VI de MARPOL, le représentant autorisé d'un bâtiment veille à ce qu'aucun moteur diesel marin ne fonctionne à bord du bâtiment si la quantité d'oxydes d'azote émise par le moteur, calculée comme étant l'émission totale pondérée de NO_x, dépasse les limites ci-après, où « *n* » représente le régime nominal du moteur diesel (tours du vilebrequin par minute), :

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

Certificats

(4) Dans le cas d'un bâtiment canadien qui effectue exclusivement des voyages dans les eaux de compétence canadienne, la mention de certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère à la règle 13.7.1 de l'Annexe VI de MARPOL vaut mention d'un certificat canadien de prévention de la pollution de l'atmosphère.

Volet II

110.2 (1) Le présent article s'applique à tout moteur diesel marin d'une puissance de sortie de plus de 130 kW installé à bord :

- a) d'un bâtiment qui est construit après le 31 décembre 2010, autre qu'un bâtiment canadien ou d'une embarcation de plaisance canadienne qui a été construit avant l'entrée en vigueur du présent article, et qui effectue exclusivement des voyages dans les eaux de compétence canadienne;
- b) d'un bâtiment, autre qu'un bâtiment canadien ou d'une embarcation de plaisance canadienne qui a été construit avant l'entrée en vigueur du présent article, et qui effectue exclusivement des voyages dans les eaux de compétence canadienne si, à la fois :
 - (i) le bâtiment a été construit avant le 1^{er} janvier 2011,
 - (ii) après le 31 décembre 2010, le moteur :

(A) est remplacé par un moteur diesel marin qui est non identique et est installé à son bord avant le 1^{er} janvier 2011,

(B) est installé comme moteur supplémentaire,

c) d'un bâtiment canadien ou d'une embarcation de plaisance canadienne qui effectue exclusivement des voyages dans les eaux de compétence canadienne si, à la fois :

(i) le bâtiment a été construit avant l'entrée en vigueur du présent article,

(ii) à l'entrée en vigueur du présent article ou après cette date, le moteur est :

(A) remplacé par un moteur diesel marin non identique et est installé à son bord avant l'entrée en vigueur du présent article,

(B) installé comme moteur supplémentaire.

Non application

(2) Le présent article ne s'applique pas à tout moteur diesel marin auquel s'applique l'article 110.3.

Limites d'émissions

(3) Sous réserve des articles 110.5 et 110.6, le représentant autorisé d'un bâtiment veille à ce qu'aucun moteur diesel ne fonctionne à bord si la quantité d'oxydes d'azote émise par le moteur, calculée comme étant l'émission totale pondérée de NO_x, dépasse les limites ci-après, où « *n* » représente le régime nominal du moteur diesel (tours du vilebrequin par minute), :

a) 14,4 0 g/kW h, lorsque « *n* » est de moins de 130 tours par minute;

b) 44,0*n*^{-0,25} g/kW h, lorsque « *n* » est de 130 tours par minute ou plus, mais de moins de 2 000 tours par minute;

c) 7,7 g/kW h, lorsque « *n* » est de 2 000 tours par minute ou plus.

Volet III

110.3 (1) Le présent article s'applique à tout moteur diesel marin d'une puissance de sortie de plus de 130 kW installé à bord :

a) d'un bâtiment qui est construit le 1^{er} janvier 2016 ou après cette date;

b) d'un bâtiment qui est construit avant le 1^{er} janvier 2016 si le moteur, le 1^{er} janvier 2016 ou après cette date :

(i) est remplacé par un moteur diesel marin qui est non identique à celui-ci et qui est installé à son bord avant le 1^{er} janvier 2016,

(ii) est installé comme moteur supplémentaire.

Exception — moteurs diesel marin installés à bord de certains bâtiments

- (2) Le présent article ne s'applique pas à tout moteur diesel marin installé à bord :
- a) d'un bâtiment d'une longueur de moins de 24 m qui est conçu spécifiquement et utilisé uniquement à des fins récréatives;
 - b) d'un bâtiment dont la puissance nominale de propulsion combinée de celui-ci est de moins de 750 kW s'il est démontré que le moteur ne peut être conforme aux exigences du paragraphe (4) en raison des limitations que lui impose sa conception ou sa construction;
 - c) d'un bâtiment après le 31 décembre 2015 comme un moteur diesel marin de remplacement qui est non identique à celui-ci s'il est démontré que le moteur ne peut être conforme aux exigences du paragraphe (4).

Exception — bâtiments naviguant dans certaines eaux

- (3) Le présent article ne s'applique pas à l'égard :
- a) d'un bâtiment canadien ou d'une embarcation de plaisance étrangère qui navigue :
 - (i) dans les eaux arctiques,
 - (ii) dans les eaux qui ne sont pas des eaux de compétence canadienne et qui sont hors d'une zone de contrôle des émissions;
 - b) d'un bâtiment étranger ou d'une embarcation de plaisance étrangère qui navigue dans les eaux arctiques ou la baie d'Hudson, la baie James ou la baie d'Ungava.

Limites d'émissions

(4) Sous réserve des articles 110.5 et 110.6, le représentant autorisé d'un bâtiment veille à ce qu'aucun moteur diesel marin ne fonctionne à son bord si la quantité d'oxydes d'azote émise par le moteur, calculée comme étant l'émission totale pondérée de NO₂, dépasse les limites ci-après, où « n » représente le régime nominal du moteur diesel (tours du vilebrequin par minute), :

- a) 3,4 g/kW h, lorsque « n » est de moins de 130 tours par minute;
 - b) $9 n^{-0.2}$ g/kW h, lorsque « n » est de 130 tours par minute ou plus, mais de moins de 2 000 tours par minute;
 - c) 2,0 g/kW h, lorsque « n » est de 2 000 tours par minute ou plus.
- (5) Si l'OMI, conformément à la règle 13.10 de l'Annexe VI de MARPOL, décide d'une date ultérieure pour l'application de la règle 5.1.1 de cette annexe la mention du 1^{er} janvier 2016 au paragraphe (1) vaut mention de la date ultérieure.

Changement de date

110.4 Pour l'application des paragraphes 110.1(3), 110.2(3) et 110.3(4), la quantité d'oxydes d'azote émise est calculé conformément au Code technique sur les NO_x.

Calcul de la quantité d'oxydes d'azote

110.5 Un moteur diesel marin peut être utilisé si un système de nettoyage des gaz d'échappement ou une autre méthode équivalente est applicable au moteur pour limiter la quantité d'oxydes d'azote émise qui est d'au plus les limites précisées aux paragraphes 110.1(3), 110.2(3) ou 110.3(4), selon le cas.

Exceptions aux émissions interdites

110.6 Les oxydes d'azote peuvent être émises dans les circonstances prévues à l'article 5 qui s'appliquent à l'égard de l'émission.

Nouveaux contrôles des émissions d'oxydes de soufre

La nouvelle annexe VI comporte de nouveaux contrôles concernant les oxydes de soufre, qu'il reste maintenant au RPNPCD à implanter.

OXYDES DE SOUFRE (SO_x)

Teneur maximale en soufre du fioul

111. (1) Sous réserve des paragraphes (3) et (4) et de l'article 111.1, le représentant autorisé d'un bâtiment veille à ce que la teneur en soufre du fioul utilisé à bord de celui-ci soit d'au plus :

- a) 3,5 % en masse avant le 1^{er} janvier 2020, pour les bâtiments étrangers ou les embarcations de plaisance étrangères qui naviguent dans les eaux arctiques ou dans la baie d'Hudson, la baie James ou la baie d'Ungava;
- b) 3,5 % en masse avant le 1^{er} janvier 2020, pour les bâtiments canadiens ou les embarcations de plaisance étrangères qui naviguent dans les eaux arctiques;
- c) 3,5 % en masse avant le 1^{er} janvier 2020, pour les bâtiments canadiens qui naviguent dans les eaux qui ne sont pas des eaux de compétence canadienne et qui ne sont pas dans une zone de contrôle des émissions;
- d) 0,5 % en masse après le 31 décembre 2019, pour les bâtiments étrangers ou les embarcations de plaisance étrangères qui naviguent dans les eaux arctiques ou dans la baie d'Hudson, la baie James ou la baie d'Ungava;
- e) 0,5 % en masse après le 31 décembre 2019, pour les bâtiments canadiens ou les embarcations de plaisance étrangères qui naviguent dans les eaux arctiques;

- f) 0,5 % en masse après le 31 décembre 2019, pour les bâtiments canadiens qui naviguent dans les eaux qui ne sont pas des eaux de compétence canadienne et qui ne sont pas dans une zone de contrôle des émissions;
- g) 1 % en masse avant le 1^{er} janvier 2015, pour les bâtiments canadiens ou les embarcation de plaisance canadiennes qui naviguent dans les eaux de compétence canadienne autres que les eaux arctiques;
- h) 1 % en masse avant le 1^{er} janvier 2015 pour les bâtiments canadiens qui naviguent dans les eaux qui ne sont pas des eaux de compétence canadienne et qui sont dans une zone de contrôle des émissions;
- i) 1 % en masse avant le 1^{er} janvier 2015, pour les bâtiments étrangers ou les embarcations de plaisance étrangères qui naviguent dans les eaux de compétence canadienne autres que les eaux arctiques ou les eaux de la baie d'Hudson, la baie James ou la baie d'Ungava;
- j) 0,10 % en masse après le 31 décembre 2014, pour les bâtiments canadiens ou les embarcations de plaisance canadiennes qui naviguent dans les eaux de compétence canadienne autres que les eaux arctiques;
- k) 0,10 % en masse après le 31 décembre 2014, pour les bâtiments canadiens qui naviguent dans les eaux qui ne sont pas des eaux de compétence canadienne et qui sont dans une zone de contrôle des émissions;
- l) 0,10 % en masse après le 31 décembre 2014, pour les bâtiments étrangers ou les embarcations de plaisance étrangères qui naviguent dans les eaux de compétence canadienne autres que les eaux arctiques ou les eaux de la baie d'Hudson, la baie James ou la baie d'Ungava.

Bâtiments à vapeur étrangers et embarcations de plaisance étrangères

(2) Dans le cas d'un bâtiment étranger ou d'une embarcation de plaisance étrangère qui sont propulsés par chaudière qui n'est pas conçue initialement pour une utilisation continue avec le distillat de carburant marin ou le gaz naturel, le représentant autorisé de ce bâtiment veille à ce que, lorsque le bâtiment navigue dans la zone de contrôle des émissions de l'Amérique du Nord ou dans les eaux des Grands Lacs et le fleuve Saint-Laurent, la teneur en soufre du fioul de ceux-ci ne dépasse pas :

- a) 3,50 % en masse avant le 1^{er} janvier 2020;
- b) 0,5 % en masse après le 31 décembre 2019.

Mesure de rechange

3) Au lieu de satisfaire aux exigences des paragraphes (1) ou (2), le représentant autorisé peut veiller :

- a) à ce que le bâtiment utilise un système de contrôle des émissions qui est conforme aux exigences de la résolution MEPC.184(69);

b) à ce que les émissions d'oxydes de soufre produites par le système de fonctionnement ne dépassent pas celles que produirait le bâtiment s'il utilisait du fioul selon la teneur soufre selon la masse prévues au présent paragraphe.

Différents carburants utilisés

(4) Le capitaine d'un bâtiment visé aux sous-alinéas 122a)(ii) ou (iii) veille à ce que les exigences de la règle 14.6 de l'Annexe VI de MARPOL soient respectées si le bâtiment entre dans une zone de contrôle des émissions ou la quitte et qu'il utilise dans cette zone un carburant différent de celui qu'il utilise à l'extérieur de celle-ci.

Résidus des systèmes de contrôle des émissions

(5) Lorsqu'un ou plusieurs bâtiment utilisent un système de contrôle des émissions qui est certifié conformément à la résolution MEPC.184.59, le représentant autorisé de ceux-ci veille :

- a) à ce que, le cas échéant, les résidus du système de nettoyage des gaz d'échappement soient livrés à une installation de manutention qui est certifiée par l'autorité où celle-ci est située;
- b) à ce que les eaux usées résultant du système d'opération, ainsi que la surveillance et l'enregistrement, soient conformes à l'exigence de l'article 10 de la résolution.

Définition de «résolution MEPC.184(54)»

(6) Dans le présent article et les articles 111.1 et 111.2, «résolution MEPC.184(59)» s'entend des *Lignes directrices sur les systèmes d'épuration des gaz d'échappement* de l'OMI.

Moyenne de la flotte

La conformité avec les limites de teneur en soufre du carburant est évaluée en fonction de la moyenne des émissions totales de soufre pour le carburant utilisé par toute la flotte d'une entreprise sur une période d'un an.

Les limites proposées sont une teneur de 1,5 % en soufre du carburant à compter du 1er août 2012, de 1 % d'ici janvier 2015 et de 0,1 % d'ici 2020.

Application

111.1 (1) Le présent article s'applique, au lieu de l'article 110, à la période visée à l'alinéa (2)a) ou à l'année visée au paragraphe (2), à l'égard d'un représentant autorisé des bâtiments canadiens lorsque ceux-ci naviguent dans les eaux des Grands Lacs et du Saint-Laurent si, avant le début de la période ou de l'année, le représentant autorisé, à la fois :

- a) informe la Sécurité maritime du ministère des Transports qu'il choisit l'application du présent article pour la période ou l'année;
- b) remet, à la Sécurité maritime du ministère des Transports, un rapport qui précise la manière dont chaque bâtiment sera géré pour se conformer aux exigences des paragraphes (2) ou (3) pour cette période ou l'année.

Moyenne de la teneur en soufre

(2) Si un choix est effectué en application du paragraphe (1), le représentant autorisé des bâtiments veille à ce que la moyenne de la teneur en soufre selon la masse du fioul total qu'utilisent les bâtiments ne dépasse pas :

- a) 1,5 % durant la période commençant le 1^{er} août 2012 et se terminant le 31 décembre 2012;
- b) 1,3 % en 2013;
- c) 1,2 % en 2014;
- d) 1,0 % en 2015;
- e) 0,8 % en 2016;
- f) 0,6 % en 2017;
- g) 0,5 % en 2018;
- h) 0,3 % en 2019;
- i) 0,1 % en 2020.

Mesures alternatives

(3) Au lieu de satisfaire aux exigences du paragraphe (2), le représentant autorisé peut :

- a) veiller :
 - (i) à ce que les bâtiments soient dotés d'un système de contrôle des émissions qui est conforme à la résolution MEPC.184(59),
 - (ii) à ce que les émissions totales d'oxydes de soufre résultant des systèmes d'opération ne dépassent pas celles que produirait les bâtiments s'ils utilisaient du fioul avec la teneur en soufre selon la masse prévue à ce paragraphe;
- b) veiller à ce que l'équipement ou des matériaux soient utilisés ou qu'une procédure soit suivie à bord des bâtiments de façon que les émissions totales d'oxyde de soufre ne dépassent pas celles que produiraient les bâtiments s'ils utilisaient du fioul avec la teneur en soufre selon la masse prévue à ce paragraphe;
- c) veiller à ce que les mesures combinées ci-après d'un bâtiment ou plus fassent en sorte que les émissions totales d'oxydes de soufre ne dépassent pas celles que

produirait les bâtiments s'ils utilisaient du fioul avec la teneur en soufre selon la masse prévue à ce paragraphe :

- (i) l'utilisation de systèmes de contrôle d'opération des émissions qui sont conformes aux exigences de la résolution MEPC.184(59),
- (ii) l'utilisation de l'équipement ou des matériaux ou l'utilisation d'une procédure,
- (iii) l'utilisation du fioul ayant une teneur réduite en soufre.

Eaux usées des systèmes de contrôle des émissions

(4) Le représentant autorisé veille :

- a) à ce que les résidus du système de nettoyage des gaz d'échappement soient livrées à une installation de manutention qui est certifiée par l'autorité où celle-ci est située;
- b) à ce que les eaux usées résultant de l'utilisation du système d'opération, ainsi que la surveillance et l'enregistrement, soient conformes à l'exigence de l'article 10 de la résolution, si un bâtiment ou plus utilise un système de contrôle des émissions qui a été certifié conformément à la résolution MEPC.184(59).

Rapport — manière de gérer l'un quelconque des bâtiments

(5) Si la manière de gérer l'un quelconque des bâtiments pour satisfaire à ces exigences est modifiée à la suite d'un rapport visé à l'alinéa (1)b), le représentant autorisé remet le plus tôt possible un rapport révisé au ministre.

Rapport — manière dont chaque bâtiment a été géré

(6) Le représentant autorisé remet au plus tard le 1^{er} février de l'année précédant la période ou l'année, selon le choix effectué, à la Sécurité maritime du ministère des Transports un rapport qui précise la manière dont chaque bâtiment a été géré pour se conformer aux exigences des paragraphes (2) ou (3) pour cette période ou l'année.

Condition des certificats canadien de prévention de la pollution de l'atmosphère

(7) S'il délivre un certificat canadien de prévention de la pollution de l'atmosphère à l'un quelconque des bâtiments, le ministre, comme condition du certificat, annote la teneur maximale permise en soufre de son fioul ou les mesures à prendre prévues au paragraphe (3).

Documentation si un système de contrôle des émissions est utilisé

111.2 Si un bâtiment utilise un système de contrôle des émissions visé aux alinéas 111(3)a) ou 111.1(3)a) ou c), les conditions suivantes doivent être respectées :

- a) le bâtiment est titulaire d'un certificat d'approbation de type qui établit que le système est conforme aux exigences visées à la résolution MEPC.184(59) et le conserve à son bord;

- b) le bâtiment conserve à son bord un système EGC — manuel technique du schéma A, et un système EGC — manuel technique du schéma B, qui est conforme aux exigences des règles 4.2.2 ou 5.6, selon le cas, de la résolution MEPC.184(59);
- c) le bâtiment conserve à son bord un plan de conformité des émissions SO_x qui est conforme aux exigences de la règle 9.1.1 de la résolution MEPC.184(59);
- d) le représentant autorisé veille à ce que les renseignements exigés par la résolution MEPC.184(59) à l'égard de l'utilisation, l'entretien, le service, les ajustements et la surveillance du système soient consignés comme l'exige celle-ci;
- e) le bâtiment conserve à son bord les registres visés à l'alinéa d) selon les modalités exigées à la résolution.

Plan de gestion VOC

L'article 112 du règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (2) de ce qui suit :

(3) Le représentant autorisé d'un transporteur de pétrole brut veille à ce que le plan de gestion VOC qui est conforme à la règle 15.6 de l'Annexe VI de MARPOL soit mis en œuvre.

L'article 113 du règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa d), de ce qui suit :

- e) les eaux usées et les boues d'hydrocarbures qui ne sont pas produites à bord du bâtiment;
- f) les résidus du système de nettoyage du gaz d'échappement.

Le paragraphe 115(5) du règlement est remplacé par ce qui suit :

Incinérateurs de bord à chargement discontinu

(5) Le représentant autorisé d'un bâtiment à bord duquel est installé un incinérateur de bord à chargement discontinu veille à ce que celui-ci soit conçu de manière que la température dans la chambre de combustion atteigne 600 °C en cinq minutes après l'allumage et se stabilise par la suite à une température d'au plus 850 °C.

Le règlement est modifié par adjonction, après l'article 116 de ce qui suit :

DISPONIBILITÉ DU FIOUL CONFORME

Bâtiments canadiens et embarcation de plaisance canadienne

116.1 (1) Le capitaine d'un bâtiment canadien ou d'une embarcation de plaisance canadienne avise le ministre et, si le port de destination n'est pas au Canada, l'autorité compétente du port, le bâtiment ne peut se procurer le fioul conforme aux exigences de la présente section, si les conditions sont respectées :

- a) il fait des tentatives conformément à son plan de voyage pour acheter le fioul et que celui-ci n'est pas disponible à l'endroit prévu;
- b) il fait des tentatives pour trouver d'autres sources de fioul conforme et que malgré tous les efforts pour se procurer celui-ci et qu'il n'y en avait pas à acheter.

Bâtiments étrangers et embarcation de plaisance étrangère

(2) Le capitaine d'un bâtiment étranger ou d'une embarcation de plaisance étrangère dont le port de destination est au Canada avise le ministre qu'il ne peut se procurer le fioul conforme aux exigences de la présente section, si les conditions sont respectées :

- a) il fait des tentatives conformément à son plan de voyage pour acheter le fioul et que celui-ci n'est pas disponible à l'endroit prévu;
- b) il fait des tentatives pour trouver d'autres sources de fioul conforme et que malgré tous les efforts pour se procurer celui-ci et qu'il n'y en avait pas à acheter.

Contenu de l'avis

(3) L'avis fournit les tentatives détaillées qui ont été prises et comprend :

- a) le nom du bâtiment et le cas échéant le numéro d'identification de l'Organisation maritime internationale du bâtiment;
- b) les ports auxquels le bâtiment a fait les tentatives pour se procurer du fioul conforme et le port de destination;
- c) les noms et adresses du fournisseur du fioul et la date à laquelle la communication a été effectuée.

Partie 2 – Nouveaux contrôles des émissions de gaz à effet de serre

Nouveaux contrôles internationaux

L'Organisation maritime internationale devrait approuver les règlements techniques régissant les émissions de gaz à effet de serre des navires visés par l'annexe VI de la MARPOL. Puisque l'industrie canadienne adhère à la Convention, les dispositions suivantes seront ajoutées à la division 6..

RENDEMENT ÉNERGÉTIQUE

116.2 Les définitions qui suivent s'appliquent au présent article.

« bâtiment-citerne » “*tanker*”

« bâtiment-citerne » Bâtiment pour produits chimiques, bâtiment SLN ou pétrolier.

« bâtiment existant » “existing vessel”

« bâtiment existant » Bâtiment autre qu'un bâtiment neuf.

« bâtiment neuf » “new vessel”

« bâtiment neuf » Bâtiment :

- a) dont le contrat de construction est conclu après le 30 juin 2013;
- b) qui est construit après le 30 juin 2013 à défaut de contrat de construction;
- c) dont la livraison s'effectue 30 mois ou plus après le 30 juin 2015.

« bâtiment pour marchandises diverses » “general cargo vessel”

« bâtiment pour marchandises diverses » Bâtiment à plusieurs ponts ou à pont unique qui est conçu essentiellement pour transporter des marchandises diverses. La présente définition exclut les transporteurs de bétail, les porte-barges, les transporteurs de charges lourdes, les transporteurs de yacht et les transporteurs de combustible nucléaire.

« bâtiment roulier à cargaisons » “ro-ro cargo vessel”

« bâtiment roulier à cargaisons » Bâtiment qui est conçu pour transporter des engins de transport.

« bâtiment roulier à cargaisons (transporteur de véhicules) » “ro-ro cargo vessel (vehicle carrier)”

« bâtiment roulier à cargaisons (transporteur de véhicules) » Bâtiment à plusieurs ponts qui est conçu pour transporter des voitures et des camions vides.

« bâtiment roulier à passagers » “ro-ro passenger vessel”

« bâtiment roulier à passagers » Bâtiment à passagers doté d'espaces rouliers.

« porte-conteneurs » “container vessel”

« porte-conteneurs » Bâtiment conçu exclusivement pour transporter des conteneurs.

« transporteur de cargaisons réfrigérées » “refrigerated cargo carrier”

« transporteur de cargaisons réfrigérées » Bâtiment conçu exclusivement pour transporter des cargaisons réfrigérées dans ses cales.

« transporteur de gaz » “gas tanker”

« transporteur de gaz » Bâtiment de charge construit ou adapté et utilisé pour le transport en vrac de gaz liquéfiés.

« transporteur mixte » “combination carrier”

« transporteur mixte » Bâtiment conçu pour transporter un chargement de cargaisons liquides et sèches en vrac.

« vraquier » “bulk carrier”

« vraquier » Bâtiment qui est destiné essentiellement à transporter des cargaisons sèches en vrac, à l'exception des transporteurs mixtes.

Application

(2) Les paragraphes (3) et (4) ne s'appliquent pas à l'égard des bâtiments dotés de systèmes de propulsion diesel-électrique, à turbine ou hybride.

Indice nominal de rendement énergétique obtenu

(3) Dans le cas d'un bâtiment d'une jauge brute de 400 ou plus qui est un vraquier, un transporteur mixte, un porte-conteneurs, un transporteur de gaz, un bâtiment pour marchandises diverses, un bâtiment à passagers, un transporteur de cargaisons réfrigérées, un bâtiment de charge roulier (transporteur de véhicules), un bâtiment roulier à passagers ou un bâtiment-citerne, le représentant autorisé de ce bâtiment veille à ce que les exigences de la règle 20 de l'Annexe VI de MARPOL soient respectées si celui-ci est, selon le cas :

- a) un bâtiment neuf;
- b) un bâtiment existant comme s'il était un bâtiment nouvellement construit aux fins du chapitre 4 de l'Annexe VI de MARPOL.

Indice nominal de rendement énergétique requis

(4) Le représentant autorisé d'un bâtiment d'une jauge brute de 400 ou plus veille à ce que les exigences de la règle 21 de l'Annexe VI de MARPOL soient respectées lorsque celui-ci est un vraquier, un transporteur mixte, un porte-conteneurs, un transporteur de gaz, un bâtiment pour marchandises diverses, un transporteur de cargaisons réfrigérées ou un bâtiment-citerne.

Dispenses

(5) Dans le cas d'un bâtiment étranger, les exigences des paragraphes (3) et (4) sont assujetties à l'exercice du pouvoir conféré par la règle 19.4 de l'Annexe VI de MARPOL par le gouvernement de l'État sous le pavillon duquel le bâtiment est habilité à naviguer.

L'article 120 du règlement est remplacé par ce qui suit :

Délivrance d'un certificat canadien de prévention de la pollution de l'atmosphère

120. (1) Sous réserve des alinéas 16(4)*b*) à *d*) de la Loi et à la demande du représentant autorisé d'un bâtiment canadien ou d'une embarcation de plaisance canadienne, le ministre délivre à ce bâtiment un certificat canadien de prévention de la pollution de l'atmosphère si les exigences applicables de la présente section, autres que celles de l'article 116.2, sont respectées.

Délivrance d'un certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère

(2) Sous réserve des alinéas 16(4)*b*) à *d*) de la Loi et à la demande du représentant autorisé d'un bâtiment canadien ou d'une embarcation de plaisance canadienne, le ministre délivre à ce bâtiment un certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère si les exigences applicables du chapitre III de l'Annexe VI de MARPOL sont respectées.

Délivrance d'un certificat international relatif au rendement énergétique

(3) Sous réserve des alinéas 16(4)*b*) à *d*) de la Loi et à la demande du représentant autorisé d'un bâtiment canadien, le ministre délivre à ce bâtiment un certificat

international relatif au rendement énergétique si les exigences applicables du chapitre 4 de l'Annexe VI de MARPOL sont respectées.

L'article 122 du règlement est remplacé par ce qui suit :

Certificats, etc.

122. Tout bâtiment d'une jauge brute de 400 ou plus doit :

a) être titulaire de l'un des documents ci-après, et le conserver à bord :

(i) un certificat canadien de prévention de la pollution de l'atmosphère, ou un certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère selon le modèle figurant à l'appendice I de l'Annexe VI de MARPOL, s'il s'agit d'un bâtiment canadien ou d'une embarcation de plaisance canadienne qui effectue exclusivement des voyages dans les eaux de compétence canadienne,

(ii) un certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère selon le modèle figurant à l'appendice I de l'Annexe VI de MARPOL, s'il s'agit d'un bâtiment :

(A) qui est un bâtiment canadien ou une embarcation de plaisance canadienne et qui n'effectue pas exclusivement des voyages dans les eaux de compétence canadienne,

(B) qui est habilité à battre le pavillon d'un État étranger partie à l'Annexe VI de MARPOL,

(iii) un certificat de conformité attestant que le bâtiment est conforme aux exigences applicables de l'Annexe VI de MARPOL, si le bâtiment est habilité à battre le pavillon d'un État qui n'est pas partie à MARPOL;

b) être titulaire de l'un des documents ci-après, et le conserver à bord :

(i) un certificat international de rendement énergétique selon le modèle prévu à l'appendice VIII de l'Annexe VI de MARPOL, si le bâtiment, le cas échéant :

(A) un bâtiment canadien et n'effectue pas exclusivement des voyages dans les eaux de compétence canadienne,

(B) habilité à battre le pavillon d'un État étranger parti à l'Annexe VI de MARPOL,

(ii) un certificat de conformité attestant que le bâtiment est conforme aux exigences applicables de l'Annexe VI de MARPOL, s'il est habilité à battre pavillon d'un État qui n'est pas parti à l'Annexe VI de MARPOL;

c) conserver à bord les documents ci-après :

(i) un certificat d'approbation de type applicable et un dossier technique qui est conforme aux exigences de l'article 2.3.4 du Code technique sur les

No, si le bâtiment a un moteur diesel marin à l'égard duquel s'applique les articles 110.1 à 110.3,

(ii) un certificat d'approbation de type et un manuel d'exploitation de l'équipement qui précise comment utiliser l'incinérateur dans les limites prévues au paragraphe 2) de l'appendice IV de l'Annexe VI de MARPOL, si le bâtiment a à bord un incinérateur de bord à l'égard duquel s'applique l'article 115,

(iii) une liste, selon le modèle prévu à l'appendice 1 de l'Annexe VI de MARPOL, de l'équipement qui contient des substances qui appauvrissent la couche d'ozone, autre que celui visé au paragraphe 109(5), si le bâtiment est visé aux sous-alinéas a)(ii) ou (iii).

Plan de gestion VOC

(2) Tout transporteur de pétrole brut conserve à bord le plan de gestion VOC visé au paragraphe 112(3).

Plan de gestion du rendement énergétique du navire

(3) Tout bâtiment d'une jauge brute de 400 ou plus qui n'effectue pas exclusivement des voyages dans les eaux de compétence canadienne conserve à bord un plan de gestion du rendement énergétique qui est conforme aux exigences de la règle 22 de l'Annexe VI de MARPOL. Le plan peut être combiné avec le système de gestion de la sécurité du bâtiment si tel est le cas.

L'article 123 du règlement est remplacé par ce qui suit :

Registre des paramètres du moteur

123. Tout bâtiment muni d'un moteur diesel marin à l'égard duquel s'applique l'article 110 conserve à bord un registre des paramètres du moteur et le tient à jour conformément à l'article 6.2.2 du Code technique sur les NO_x.

*Sous-section 6
Dispenses et équivalences*

Bureau

125. (1) Le Bureau peut exercer, à l'égard des bâtiments canadiens et des embarcations de plaisance canadiennes, les pouvoirs de l'Administration qui lui sont conférés par les règles 3.2 et 4 de l'Annexe VI de MARPOL.

Gouvernements étrangers

(2) Dans le cas d'un bâtiment étranger ou d'une embarcation de plaisance étrangère, les exigences de la présente section sont assujetties à l'exercice des pouvoirs conférés par

les règles 3.2 et 4 de l'Annexe VI de MARPOL par le gouvernement de l'État sous le pavillon duquel le bâtiment est habilité à naviguer.

Partie 3 – Transferts de pétrole de navire à navire en mer

Nouvelles exigences internationales

La résolution MEPC.186(59) modifie l'annexe I de la MARPOL en vue des nouvelles exigences concernant les transferts d'hydrocarbures en mer, qui entreront en vigueur le 1er janvier 2011. En vertu de la résolution, les pétroliers canadiens qui procèdent à des transferts en mer doivent avoir un plan de transfert de navire à navire (PTNN), les pétroliers étrangers qui procèdent à un TNN dans les eaux canadiennes doivent avoir un PTNN, tandis que les pétroliers étrangers qui prévoient un transfert dans les eaux canadiennes doivent informer les autorités canadiennes 48 heures d'avance; quant aux pétroliers canadiens qui prévoient un transfert dans les eaux territoriales ou la zone d'exclusion économique (ZEE) d'un pays signataire de la MARPOL, ils doivent informer les autorités locales 48 heures d'avance. Même si la résolution entre en vigueur le 1er janvier 2011, certaines dispositions sont mises en vigueur progressivement. Les exigences de la sous-division 5 de la division 1 de la partie 2 du Règlement sur la pollution par les navires et sur les produits chimiques dangereux visant les transferts d'hydrocarbure ne sont pas touchées. Voici des suggestions quant aux modifications du Règlement à intégrer à la résolution MEPC.186(59).

Le règlement est modifié par adjonction, après l'article 27, de ce qui suit :

Plan d'opérations STS

27.1 (1) Tout pétrolier d'une jauge brute de 150 ou plus qui n'est pas à quai et qui effectue une opération de transbordement d'hydrocarbures ou un mélange d'hydrocarbures en vrac avec un autre pétrolier conserve à son bord un plan d'opérations STS qui est conforme aux exigences de la règle 41 de l'Annexe I de MARPOL. Dans le cas d'un bâtiment canadien, le plan d'opération STS est rédigé en anglais ou en français ou les deux, selon les besoins de l'équipage.

Exceptions

- (2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas :
- a) aux opérations de transbordement concernant les plate-formes fixes ou flottantes, y compris :
 - (i) les appareils de forage,
 - (ii) les installations flottantes de production, de stockage et de déchargement servant à la production, et au stockage d'hydrocarbures au large,

- (iii) les unités flottantes de stockage servant au stockage au large d'hydrocarbures de production;
- b) les opérations de soutage;
- c) les opérations de transbordement nécessaires pour sauvegarder la vie humaine ou assurer la sécurité d'un bâtiment ou , ou pour combattre des incidents de pollution particuliers afin de diminuer les dommages de la pollution.

L'article 32 du règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (3), de ce qui suit :

Application dans les eaux autres que les eaux de compétence canadienne

- (4) Malgré le paragraphe (1) :
 - a) l'alinéa 38(1)l) s'applique également aux bâtiments canadiens dans les eaux autres que les eaux de compétence canadienne;
 - b) l'article 39.1 s'applique également aux bâtiments canadiens dans la mer territoriale ou la zone économique exclusive d'un État étranger qui est partie à MARPOL.

Le paragraphe 38(1) du règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa k), de ce qui suit :

- l) à ce que le plan d'opérations STS soit mis en œuvre si le bâtiment est d'une jauge brute de 150 ou plus et que l'article 27.1 s'applique à celle-ci.

Le règlement est modifié par adjonction, après l'article 39, de ce qui suit :

Avis de transbordement entre bâtiments

39.1. (1) Le capitaine d'un pétrolier d'une jauge brute de 150 ou plus veille à ce que celui-ci n'effectue pas d'opération de transbordement auquel s'applique l'article 27.1 à moins qu'il ne donne un avis, au moins 48 heures avant que l'opération ne commence, conformément à la règle 42.2 de l'Annexe I de MARPOL :

- a) lorsque l'opération de transbordement s'effectue dans les eaux de compétence canadienne, à un agent maritime de communication ou à un agent des services de circulation;
- b) lorsque l'opération de transbordement s'effectue dans la mer territoriale ou la zone économique exclusive d'un État étranger partie à MARPOL, à l'agent approprié de l'État étranger.

Renseignements qui ne sont disponibles 48 heures avant le transbordement

(2) Malgré le paragraphe (1), les renseignements qui sont mentionnés à la règle 42.2 de l'Annexe I de MARPOL et qui ne sont pas, en des circonstances exceptionnelles, disponibles 48 heures avant que ne débute l'opération de transbordement n'ont pas à être fournis avec l'avis. Le capitaine du pétrolier qui planifie de décharger des hydrocarbures

ou un mélange d'hydrocarbures veille à ce que le pétrolier n'effectue l'opération de transbordement à moins que les renseignements qui n'étaient pas disponibles ne soient fournies au moment opportun à l'agent maritime de communication et l'agent des services de circulation ou à l'agent approprié, selon le cas.

Changement à l'heure d'arrivée estimée

(3) Si l'heure d'arrivée estimée d'un pétrolier à l'endroit de l'opération de transbordement change de plus de six heures, le capitaine du pétrolier veille à ce qu'il n'effectue pas d'opération de transbordement à moins que l'heure d'arrivée estimée révisée ne soit fournie au moment opportun à l'agent maritime de communication et l'agent des services de circulation ou à l'agent approprié, selon le cas.

Le règlement est modifié par adjonction, après l'article 42, de ce qui suit :

Registres — plan d'opérations STS

42.1 (1) Le capitaine d'un pétrolier d'une jauge brute de 150 ou plus qui doit tenir à bord en vertu de l'article 27.1 un plan d'opérations STS veille à ce que les registres prévus au plan soient tenus.

(2) Le pétrolier conserve chaque registre à bord du bâtiment pendant trois ans suite à sa prise.

Partie 4 – Gestion de l'eau grise

Introduction des mesures canadiennes

Les consultations nationales en cours témoignent de la nécessité de contrôler l'eau grise des navires de croisière et des petits bateaux de plaisance. À bord des navires-passagers, les contrôles doivent suivre les lignes directrices du secteur de la navigation de croisière.

Le règlement est modifié par adjonction, après l'article 131 de ce qui suit :

SECTION 8
EAUX GRISES

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

« bâtiment à passagers neuf » “*new passenger vessel*”

« bâtiment à passagers neuf » S'entend :

- a) d'un bâtiment à passagers qui est construit à l'entrée en vigueur du présent article ou après cette date;

- b) d’un bâtiment à passagers qui subit, à l’entrée en vigueur du présent article ou après cette date une transformation qui, selon le cas :
- (i) modifie substantiellement les dimensions ou la capacité de transport de celui-ci,
 - (ii) vise à prolonger substantiellement la durée de vie de celui-ci;
- c) d’un bâtiment à passagers qui subit, à l’entrée en vigueur du présent article ou après cette date, une transformation en un bâtiment à passagers.

« eaux grises » “greywater”

« eaux grises » Eaux provenant des éviers, des machines à laver, des douches et des lave-vaisselle. La présente définition exclut les eaux provenant des salles des machines et des ateliers.

« libération » “release”

« libération » Sont compris dans la libération le déversement, l’écoulement, le pompage, le versement, l’émission, la vidange, la décharge, et le dépôt.

Interdiction visant le dépôt de solides et de lustre sur l’eau

(2) Le représentant autorisé d’un bâtiment à passagers neuf qui se trouve dans les eaux de compétence canadienne veille à ce que la libération des eaux grises provenant du bâtiment n’entraîne ni le dépôt de solides ni la formation d’un lustre sur l’eau.

Bâtiments à passagers neufs

(3) Le représentant autorisé d’un bâtiment à passagers neuf qui se trouve dans les eaux de compétence canadienne et qui transporte plus de 500 passagers veille à ce que la libération des eaux grises provenant du bâtiment s’effectue, selon le cas :

- a) à l’aide d’un appareil d’épuration marine qui est conforme aux exigences de l’article 90;
- b) à une distance d’au moins trois milles marins de la rive.

Certificats d’approbation de type

(4) Tout bâtiment qui est pourvu d’un appareil d’épuration marine pour se conformer aux exigences de l’alinéa (3)a) conserve à bord :

- a) un certificat d’approbation de type :
 - (i) attestant que celui-ci est conforme aux exigences visées à ce paragraphe, s’il s’agit d’un appareil visé au paragraphe 90(1),
 - (ii) attestant que celui-ci a été approuvé comme appareil approuvé en vertu du *Règlement sur la prévention de la pollution des Grands Lacs pour les eaux d’égout* et portant le numéro d’approbation, s’il s’agit d’un appareil visé au paragraphe 90(2);
- b) un manuel énonçant la procédure d’exploitation et d’entretien de l’appareil.