

**POLLUTION PREVENTION
OFFICER MANUAL**

**Manuel des fonctionnaires chargés
de la prévention de la pollution**

**THIS MANUAL IS FOR THE USE OF POLLUTION PREVENTION
OFFICERS AND OTHER AUTHORIZED PERSONS ONLY**

**Ce manuel est réservé à l'usage des fonctionnaires chargés
de la prévention de la pollution et autres personnes autorisées**

TRANSPORT CANADA
MARINE GROUP
CANADIAN COAST GUARD
POLLUTION PREVENTION OFFICER MANUAL

This manual, issued under the authority of the Minister of Transport, sets forth the methods by which the surveillance, reporting, investigation and enforcement of provisions of the *Canada Shipping Act*, Part XV "Pollution Prevention and Control", the *Arctic Waters Pollution Prevention Act*, and the regulations issued pursuant thereto are to be accomplished.

Wherever a difference of interpretation occurs then the provisions of the Act or regulation will apply.

This edition of the manual reflects the revised functions and powers of pollution prevention officers which resulted from changes made to the *Canada Shipping Act* and associated regulations necessary for Canada's accession to MARPOL 73/78.

Comments and suggestions for the improvement of this manual will be welcomed and should be forwarded to the Director General, Ship Safety Branch, AMS, Canadian Coast Guard, Minto Place, Canada Bldg., 344 Slater St., Ottawa, Ontario K1A 0N7.

TRANSPORTS CANADA
GROUPE MARITIME
GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE
MANUEL D'INFORMATION
FONCTIONNAIRES CHARGÉS DE LA
PRÉVENTION DE LA POLLUTION

Le présent manuel, dont la publication a été autorisée par le ministre des Transports, expose les méthodes à suivre en ce qui concerne la surveillance, les rapports, les enquêtes et l'application des dispositions de la partie XV, "Prévention et contrôle de la pollution", de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, ainsi que des dispositions de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*, et des règlements établis en vertu de ces lois.

En cas d'interprétation divergente, ce sont les dispositions des lois ou des règlements qui font foi.

La présente édition du manuel reflète les fonctions et pouvoirs révisés des fonctionnaires chargés de la prévention de la pollution qui découlent des changements qu'il a fallu apporter à la *Loi sur la marine marchande du Canada* et aux règlements d'application pour que le Canada puisse devenir partie à MARPOL 73/78.

Toutes les personnes qui voudraient apporter des commentaires et des suggestions susceptibles d'améliorer le présent manuel sont priées de les faire parvenir au directeur général de la Sécurité des navires, AMS, Garde côtière canadienne, Place Minto, Édifice Canada, 344 rue Slater, Ottawa, Ontario, K1A 0N7.

J.F. Thomas,
Commissioner / Commissaire,
Canadian Coast Guard / Garde côtière canadienne.

PREFACE

POLLUTION PREVENTION OFFICERS

For the purpose of the *Canada Shipping Act* (CSA) pollution prevention officers (PPOs) are appointed by the Minister of Transport, and for the purpose of the *Arctic Waters Pollution Prevention Act* (AWPPA) by the Governor-in-Council.

The powers and responsibilities of each PPO are specified in the PPO's certificate of designation, which may be limited or all inclusive of the provisions of sections 662 and 672 of the CSA, or sections 15 and 23 of the AWPPA.

While many other agencies and persons will be involved in some of the functions relating to pollution, the ultimate responsibility for investigation of incidents of pollution of Canadian waters, fishing zones and Shipping Safety Control Zones from ships and the initiation of legal proceedings to bring about enforcement of provisions of the Acts and regulations will invariably rest with a PPO.

It is imperative, therefore, that every PPO remain well informed with regard to the procedures which should be followed from the time of the first reporting of the incident until final disposal of the case. In this regard, training is available depending upon the PPO's requirements and responsibilities. The National MTR Certification Training Program and the fleet officer's Command Course both provide training in PPO duties. The one-week Pollution Prevention Officer National Training Course covers all topics in this manual (for more information telephone 613-991-3169).

Because the prosecution of violations of the Acts and regulations is a matter for decision by the courts it is essential that the utmost care should be exercised in compiling the report of investigations of pollution incidents, and that the advice of regional and Headquarters authorities should be sought whenever any doubt about procedures arises.

Prevention is better than cure and every PPO should support any action, whether sponsored by governments, commercial enterprises or volunteer organizations, which is designed to improve preventative measures associated with the pollution of Canadian waters and fishing zones and waters elsewhere.

The definitive powers and responsibilities of PPO's are set forth in Part 2 of this Manual.

PRÉFACE

FONCTIONNAIRES CHARGÉS DE LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION

Aux fins de la *Loi sur la marine marchande du Canada* (LMMC), les fonctionnaires chargés de la prévention de la pollution (FCPP) sont nommés par le ministre des Transports et, aux fins de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* (LPPEA), par le gouverneur en conseil.

Les pouvoirs et responsabilités des FCPP sont énoncés dans leur certificat; ils peuvent être limités, ou comprendre tous les pouvoirs et responsabilités énoncés aux articles 662 et 672 de la LMMC, ou aux articles 15 et 23 de la LPPEA.

Même si un grand nombre d'autres organismes et personnes rempliront certaines des fonctions concernant le domaine de la pollution, ce sera le FCPP qui aura la responsabilité ultime d'enquêter sur les cas de pollution survenant dans les eaux canadiennes, les zones de pêche et les zones de contrôle de la sécurité de la navigation; c'est également lui qui engagera des poursuites judiciaires pour faire appliquer les lois et les règlements.

Il est donc essentiel que tout FCPP connaisse à fond les procédures à suivre depuis le moment où est signalé pour la première fois un cas de pollution, jusqu'à la clôture de l'affaire. À cet égard, la formation offerte est choisie selon les besoins et les responsabilités du FCPP. Le Programme national de délivrance des certificats de RTM et le cours de commandement pour les officiers de la flotte procurent une formation à l'exercice des fonctions du FCPP. Le cours "Formation à l'échelle nationale des fonctionnaires chargés de la prévention de la pollution" traite de toutes les questions abordées dans le manuel [pour de plus amples renseignements, composer le (613) 991-3169].

Comme c'est la cour qui statue sur les cas d'infraction aux lois et règlements, il est indispensable d'apporter le plus grand soin à la rédaction des rapports d'enquêtes sur les cas de pollution et de consulter les autorités régionales et de l'Administration centrale en cas d'incertitude.

Il vaut mieux prévenir que guérir et tout FCPP devrait appuyer toute initiative des gouvernements, des entreprises commerciales ou des organisations bénévoles visant à améliorer les mesures de prévention de la pollution des eaux canadiennes, des zones de pêche et d'autres eaux.

Les responsabilités et pouvoirs précis des FCPP sont énoncés à la partie 2 du présent manuel.

TABLE OF CONTENTS

PREFACE	ii
---------------	----

List of Abbreviations & Symbols	vi
---------------------------------------	----

List of Tables, Figures and Forms	vii
---	-----

PART 1

ACTS, REGULATIONS AND INTERNATIONAL CONVENTIONS	1
1.1 Acts	1
1.2 Regulations under the CSA	3
1.3 Relevant Regulations under the AWPPA	6
1.4 International Conventions	7

PART 2

POWERS OF A PPO	13
2.1 PPO Powers under the CSA	13
2.2 Powers of a PPO under the AWPPA	17
2.3 Duties and Responsibilities of a PPO	18

PART 3

SURVEILLANCE AND REPORTING	21
3.1 Reporting to a PPO - General	21
3.2 Pollution from Shore Based Facilities	21
3.3 Oil and Toxic Materials Spills	22
3.4 Areas of Surveillance	22
3.5 Reporting by Ships	22
3.6 Canadian Coast Guard Service	23
3.7 Department of National Defence	24
3.8 Royal Canadian Mounted Police	24
3.9 Surveillance Aircraft	25
3.10 Reports of Alleged Inadequacy of Reception Facilities	26

PART 4

BOARDING, INSPECTING AND DIRECTING SHIPS	28
4.1 Definitions	28
4.2 Inspections	29
4.3 Stopping and Boarding Ships	38
4.4 Route Advice or Direction	41
4.5 Defective Ships	41
4.6 Deficient Ships	48
4.7 Entry of a Deficient or Defective Ship Under Force Majeure	51
4.8 Directing Ships after a Spill	53

Table des matières

PRÉFACE	ii
---------------	----

Liste d'abréviations et de symboles	vi
---	----

Liste des tableaux, figures et formules	vii
---	-----

PARTIE 1

LOIS, RÈGLEMENTS ET CONVENTIONS INTERNATIONALES	1
1.1 Lois	1
1.2 Règlements pertinents établis en vertu de la LMMC	3
1.3 Règlements établis en vertu de la LPPEA	6
1.4 Conventions internationales	7

PARTIE 2

POUVOIRS DES FCPP	13
2.1 Pouvoirs des FCPP en vertu de la LMMC	13
2.2 Pouvoirs d'un FCPP en vertu de la LPPEA	17
2.3 Fonctions et responsabilités d'un FCPP	18

PARTIE 3

SURVEILLANCE ET RAPPORTS	21
3.1 Rapports à un FCPP - Généralités	21
3.2 Pollution causée par des installations à terre	21
3.3 Déversements d'hydrocarbures et de matières toxiques	22
3.4 Zones de surveillance	22
3.5 Rapports faits par les navires	22
3.6 Service de la Garde côtière canadienne	23
3.7 Ministère de la Défense nationale	24
3.8 Gendarmerie royale du Canada	24
3.9 Aéronef de surveillance	25
3.10 Rapports sur les installations de réception jugées insuffisantes	26

PARTIE 4

ARRAISONNEMENT, INSPECTION ET DIRECTION DES NAVIRES	28
4.1 Définitions	28
4.2 Inspections	29
4.3 Arrêt et arraisonnement des navires	38
4.4 Conseil ou instruction concernant la route	41
4.5 Navires défectueux	41
4.6 Navires non conformes	48
4.7 Entrée d'un navire non conforme ou défectueux dans un cas de force majeure	51
4.8 Instructions à donner aux navires après un déversement	53

PART 5	
INVESTIGATION OF A POLLUTION INCIDENT	54
5.1 Procedure - Investigation of a Pollution Incident	54
5.2 Report of Investigation and Recommendation for Action	65
5.3 Pollution Incident Reports of Investigations and Prosecutions carried out by PPOs of the Coast Guard Ship Safety Branch	66
5.4 Investigations - Non-Canadian Ships in Non-Canadian Waters	67
5.5 Summary of Activities, Investigations Carried Out and Prosecutions Motivated by PPOs Other than those of the Coast Guard Ship Safety Branch	67
5.6 Pollution Incident Report	68

PART 6	
ENFORCEMENT	69
6.1 Legal Action - Decision and Method	69
6.2 Country of Prosecution	75
6.3 Department of Justice - Legal Agents	77
6.4 Laying an Information	80
6.5 Detention or Seizure of a Ship	83
6.6 Issue of Summons	87
6.7 Witnesses for the Prosecution	88
6.8 Arrest of Accused Person	89
6.9 Offenses and Penalties	89

PART 7	
ORGANIZATION	96
7.1 Transport Canada, Coast Guard Ship Safety Branch	96
7.2 Department of Transport, Canadian Coast Guard Fleet	102
7.3 Legal Agents for Prosecution Purposes	103
7.4 Oil and Toxic Material Spill	105
7.5 Analysts under the CSA	106
7.6 Analysts under the AWPPA	108

PART 8	
CASE HISTORIES	110
8.1 General	110
8.2.1 M.V. "BAHIA de COCHINOS"	110
8.2.2 M.V. "B.C.M. Atlantic"	112
8.2.3 M.V. "Cielo de Salerno"	113
8.2.4 AWPPA - Le Chene No. 1	114
8.2.5 M.V. "Armeria"	117
8.2.6 M.V. "O.O.C.L. Europa"	118

PARTIE 5	
ENQUÊTES SUR LES CAS DE POLLUTION	54
5.1 Procédure - Enquêtes sur les cas de pollution	54
5.2 Rapport d'enquête et recommandations concernant les mesures à prendre	65
5.3 Rapports d'enquête sur les incidents de pollution et poursuites menées par les FCPP de la Direction de la sécurité des navires de la Garde côtière	66
5.4 Enquêtes - Navires non canadiens en eaux non canadiennes	67
5.5 Résumé des activités, des enquêtes et des poursuites recommandées par des FCPP autres que ceux de la Direction de la sécurité des navires de la Garde côtière	67
5.6 Rapport d'incident de pollution	68

PARTIE 6	
EXÉCUTION	69
6.1 Poursuites judiciaires - Décision et méthode	69
6.2 Pays où doivent être engagées les poursuites	75
6.3 Ministère de la Justice - Représentants juridiques	77
6.4 Dépôt d'une plainte	80
6.5 Détention ou saisie d'un navire	83
6.6 Émission de mandats	87
6.7 Témoins à charge	88
6.8 Arrestation du prévenu	89
6.9 Infractions et peines	89

PARTIE 7	
ORGANISATION	96
7.1 Transports Canada, Direction de la sécurité des navires, Garde côtière	96
7.2 Ministère des Transports, Flotte de la Garde côtière canadienne	102
7.3 Représentants juridiques en vue de poursuites	103
7.4 Déversement d'hydrocarbures et de matières toxiques	105
7.5 Analystes nommés en vertu de la LMMC	106
7.6 Analystes nommés en vertu de la LPPEA	108

PARTIE 8	
JURISPRUDENCE	110
8.1 Généralités	110
8.2.1 N.M. "BAHIA de COCHINOS"	110
8.2.2 N.M. "B.C.M. Atlantic"	112
8.2.3 N.M. "Cielo de Salerno"	113
8.2.4 LPPEA - "Le Chêne n° 1"	114
8.2.5 N.M. "Armeria"	117
8.2.6 N.M. "O.O.C.L. Europa"	118

SCHEDULE I	
ALLOWABLE DISCHARGES	124

ANNEXE I	
REJETS ADMISSIBLES	124

SCHEDULE II	
ESTIMATING THE AMOUNT OF OIL DISCHARGED	143

ANNEXE II	
ÉVALUATION DE LA QUANTITÉ D'HYDROCARBURES REJETÉE	143

SCHEDULE III	
ITEMIZED LIST OF POSSIBLE EVIDENCE ON ALLEGED CONTRAVENTION OF THE MARPOL 73/78 ANNEX I DISCHARGE PROVISIONS	147

ANNEXE III	
LISTE DÉTAILLÉE DES PREUVES POSSIBLES D'INFRACTION ALLÉGUÉE AUX DISPOSITIONS RELATIVES AUX REJETS DE L'ANNEXE I DE MARPOL 73/78	147

SCHEDULE IV	
ITEMIZED LIST OF POSSIBLE EVIDENCE ON ALLEGED CONTRAVENTION OF THE MARPOL 73/78 ANNEX II DISCHARGE PROVISIONS	156

ANNEXE IV	
LISTE DÉTAILLÉE DES PREUVES POSSIBLES D'INFRACTION ALLÉGUÉE AUX DISPOSITIONS RELATIVES AUX REJETS DE L'ANNEXE II DE MARPOL 73/78	156

SCHEDULE V	
SAMPLING	164

ANNEXE V	
ÉCHANTILLONNAGE	164

SCHEDULE VI	
PHOTOGRAPHS	170

ANNEXE VI	
PHOTOS	170

SCHEDULE VII	
STATEMENTS FROM WITNESSES	172

ANNEXE VII	
DÉCLARATIONS DES TÉMOINS	172

SCHEDULE VIII	
CONTENTS OF A STANDARD COURT BRIEF FOR REGULATORY OFFENCES	175

ANNEXE VIII	
CONTENU D'UN DOSSIER D'AUDIENCE TYPE EN CE QUI CONCERNE LES INFRACTIONS AUX RÈGLEMENTS	175

SCHEDULE IX	
HOW TO TESTIFY IN COURT	177

ANNEXE IX	
COMMENT TÉMOIGNER EN COUR	177

SCHEDULE X	
SEARCH WARRANTS	183

ANNEXE X	
MANDATS DE PERQUISITION	183

INDEX	188
-----------------	-----

INDEX	188
-----------------	-----

List of Abbreviations & Symbols

APP	- Arctic Pollution Prevention Certificate
ASPPR	- Arctic Shipping Pollution Prevention Regulations
AWPPA	- Arctic Waters Pollution Prevention Act
AWPPR	- Arctic Waters Pollution Prevention Regulations
BCH	- Bulk Chemical Code
CCG	- Canadian Coast Guard
CLC	- International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969
COF	- Certificate of Fitness
COPP	- Canadian Oil Pollution Prevention Certificate
CNLS	- Canadian Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk
COW	- Crude oil washing
CRB	- Cargo record book
CRC	- Consolidated Regulations of Canada
CSA	- Canada Shipping Act
DC&NLS	- Dangerous Chemicals and Noxious Liquid Substances
gt	- Gross tons
IBC	- International Bulk Chemical Code
IG	- Inert gas
IMO	- International Maritime Organization
IOPP	- International Oil Pollution Prevention Certificate
INLS	- International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk
MARPOL	- International Convention for the Prevention of Pollution by Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto
N/A	- Not applicable
NLS	- Noxious liquid substances
ODMACS	- Oil discharge monitoring and control system
ORB	- Oil record book
PPM	- Parts per million
PPO	- Pollution prevention officer
RCMP	- Royal Canadian Mounted Police
RMEO	- Regional manager emergency operations
SI	- Statutory Instrument
SOR	- Statutory Orders and Regulations
TAR	- Thickness and appearance relationship

Liste d'abréviations et de symboles

APP	- Certificat de prévention de la pollution des eaux arctiques
CLC	- Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, 1969
CNLS	- Certificat canadien de prévention de la pollution liée au transport de substances liquides nocives en vrac
COF	- Certificat d'aptitude
COPP	- Certificat canadien de prévention de la pollution par les hydrocarbures
CRC	- Codification des règlements du Canada
DORS	- Décrets, ordonnances et règlements statutaires
DSCCRH	- Dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures
FCPP	- Fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution
GCC	- Garde côtière canadienne
GRC	- Gendarmerie royale du Canada
INLS	- Certificat international de prévention de la pollution liée au transport des substances liquides nocives en vrac
IOPP	- Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures
LMMC	- Loi sur la marine marchande du Canada
LPPEA	- Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques
M	- Milles marins = 1853 m
MARPOL	- Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le protocole de 1978 y relatif
OMI	- Organisation maritime internationale
PCDSLN	- Produits chimiques dangereux et substances liquides nocives
PPM	- Parties par million
RC	- Registre de la cargaison
RH	- Registre des hydrocarbures
RIRTPC	- Recueil international de règles sur les transporteurs de produits chimiques
RMEO	- Directeur régional des Opérations d'urgence
RPPEA	- Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques
RPPEAN	- Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques par les navires

USCG - United States Coast Guard
UTC - Universal time code
VTs - Vessel Traffic Services

< - Less than
≤ - Less than or equal to
> - Greater than
≥ - Greater than or equal to

RRTPC - Recueil de règles sur les transporteurs de produits chimiques

S/O - Sans objet
SLN - Substances liquides nocives
STM - Services du trafic maritime
TAR - L'apparence et l'épaisseur d'une nappe d'hydrocarbures
tjb - tonnes de jauge brute
TUC - Temps universel coordonné
USCG - United States Coast Guard

< - Inférieur à
≤ - Inférieur ou égal à
> - Supérieur à
≥ - Supérieur ou égal à

List of Tables, Figures and Forms

Liste des tableaux, figures et formules

Section	Title
5.6	Pollution Incident Report
6.1.5	Summary of Steps to be Followed in a Prosecution
6.2	Table I - Country of Prosecution
6.3.8	Case Assignment Report
6.4.11	Specimen Information
6.5.1.6	Letter of Intent for the CSA
6.5.2.4	Letter of Intent for the AWPPA
6.6.3	Summons to a Person Charged with an Offence
6.9.1	Table II - Offences Under the CSA and Associated Regulations
6.9.2	Table III - Penalties Under the AWPPA and Associated Regulations
6.9.3	Sample of Fines
Schedule I	Table IV - Control of Discharges From Ships Under the <i>Canada Shipping Act</i> Division I Waters

Section	Titre
5.6	Rapport d'incident de pollution
6.1.5	Résumé des étapes à suivre en ce qui concerne les poursuites
6.2	Tableau I - Pays où doivent être engagées les poursuites
6.3.8	Rapport d'attribution de dossier
6.4.11	Modèle de plainte
6.5.1.6	Lettre d'intention - LMMC
6.5.2.4	Lettre d'intention - LPPEA
6.6.3	Mandat de comparution pour une personne accusée d'une infraction
6.9.1	Tableau II - Infractions à la LMMC et aux règlements d'application
6.9.2	Tableau III - Peines en vertu de la LPPEA et des règlements d'application
6.9.3	Exemples d'amendes
Annexe I	Tableau IV - Réglementation des rejets par les navires en vertu de la <i>Loi sur la marine marchande du Canada</i> dans des eaux de la Division 1

Schedule I Table V - Control of Discharges of Oil From Ships Under the CSA in Division II Waters

Schedule I Table VI - Control of Discharges of Noxious Liquid Substances From Ships Under the CSA in Division II Waters

Schedule I Table VII - Control of Discharges of Pollutant Substances, Garbage and Sewage from Ships Under the CSA in Division II Waters

Schedule II Table VIII - Appearance and Thickness of an Oil Slick

Schedule V Figure 1 and Figure 2 - Sealing and Labelling Sample Jars

Schedule X Information to Obtain a Search Warrant

Schedule X Warrant to Search

Schedule X Report to a Justice

Annexe I Tableau V - Réglementation des rejets d'hydrocarbures par les navires en vertu de la LMMC dans des eaux de la Division II

Annexe I Tableau VI - Réglementation des rejets de substances liquides nocives par les navires en vertu de la LMMC dans des eaux de la Division II

Annexe I Tableau VII - Réglementation des rejets de substances polluantes, d'ordures et d'eaux usées par les navires en vertu de la LMMC dans des eaux de la Division II

Annexe II Tableau VIII - Apparence et épaisseur d'une nappe d'hydrocarbures

Annexe V Figure 1 et figure 2 - Comment sceller et étiqueter les bocaux d'échantillon

Annexe X Dénonciation en vue d'obtenir un mandat de perquisition

Annexe X Mandat de perquisition

Annexe X Rapport à un juge de paix

PART 1

ACTS, REGULATIONS AND INTERNATIONAL CONVENTIONS

1.1 Acts

1.1.1 Canada Shipping Act, RS 1985, c.S-9 - Part XV, Pollution Prevention and Control, Part XVI, Civil Liability and Compensation for Pollution, of the CSA provide the legislative authority for establishing the anti-pollution programme for shipping. The Act is applicable to all ships operating in Canadian waters and fishing zones except areas north of the sixtieth parallel of north latitude that are within a Shipping Safety Control Zone established pursuant to the AWPPA. The areas north of 60° not within a Shipping Safety Control Zone (and therefore under the CSA) include inland waters, the excluded waters in zone 12, and the waters from the 100 mile limit of the control zones to the 200 mile limit of Fishing Zone 6. By virtue of paragraph 657(4)(b), the applicability of certain regulations, namely the *Pollution Incident Reporting Regulations*, the *Oil Pollution Prevention Regulations* and the *Dangerous Chemicals and Noxious Liquid Substances Regulations*, has been extended to include Canadian ships in international and foreign waters.

Regulations are established under section 656 with respect to the discharge of a pollutant and section 657 provides the authority for the Governor-in-Council to make regulations on a variety of subjects. Penalties for offenses are contained in sections 664 to 667 inclusive and 724. These are listed in section 6.9 of this Manual.

Powers of a PPO are contained in section 662 and 672 of the Act and are included in section 2.1 of this Manual.

PARTIE 1

LOIS, RÈGLEMENTS ET CONVENTIONS INTERNATIONALES

1.1 Lois

1.1.1 Loi sur la marine marchande du Canada, LR 1985, ch. S-9 - La partie XV, Prévention et contrôle de la pollution, et la partie XVI, Responsabilité civile et indemnisation en matière de pollution, de la LMMC sont les textes légaux autorisant l'établissement d'un programme de prévention de la pollution par les navires. La Loi s'applique à tous les navires qui oeuvrent dans les eaux et zones de pêche canadiennes, sauf dans les régions situées au nord du soixantième parallèle de latitude nord, qui constituent une zone de contrôle de la sécurité de la navigation, créée en vertu de la LPPEA. Les régions situées au nord de 60° qui ne constituent pas une zone de contrôle de la sécurité de la navigation (et qui sont donc assujetties à la LMMC) incluent les eaux intérieures, les eaux exclues dans la zone 12 et les eaux situées entre la limite de 100 milles des zones de contrôle et la limite de 200 milles de la zone de pêche 6. En vertu de l'alinéa 657(4)b), on a étendu l'application de certains règlements, à savoir le *Règlement sur le rapport d'incident de pollution*, le *Règlement sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures* et le *Règlement sur les produits chimiques dangereux et les substances liquides nocives*, aux navires canadiens qui se trouvent dans des eaux internationales et étrangères.

L'article 656 établit les règlements en cas de rejet à la mer d'une substance polluante, et l'article 657 autorise le gouverneur en conseil à prendre des règlements dans un grand nombre de domaines. Les articles 664 à 667 inclusivement et l'article 724 dressent la liste des peines infligées en cas d'infraction, liste reprise à la section 6.9 du présent manuel.

Les pouvoirs des FCPP sont indiqués aux articles 662 et 672 de la Loi ainsi qu'à la section 2.1 du présent manuel.

1.1.2 Territorial Sea and Fishing Zones Act RS 1985, T-8 - This Act and the Orders promulgated under the authority of the Act establish the areas that are Canadian territorial waters and fishing zones. In any pollution incident where there is doubt as to whether the incident occurred in Canadian territorial waters or in a fishing zone this Act should be consulted.

The Orders made with respect to the Act are:

- .1 Fishing Zones of Canada (Zones 1, 2 and 3) Order
- CRC, Vol. XVIII, c. 1547, p. 13739
- .2 Fishing Zones of Canada (Zones 4 and 5) Order (s.5.1)
- CRC, Vol. XVIII, c. 1548, p. 13741
- SOR/79-107, p. 482 Canada Gazette Pt. II
- SOR/85-229, p. 1529 Canada Gazette Pt. II
- SOR/93-50, p. 726 Canada Gazette Pt. II
- .3 Fishing Zones of Canada (Zone 6) Order
- CRC, Vol. XVIII, c. 1549, p. 13747
- .4 Territorial Sea Geographical Coordinates Order
- CRC, Vol. XVIII, c. 1550, p. 13751
- SOR/93-51, p. 731 Canada Gazette Pt. II
- .5 Territorial Sea Geographical Coordinates (no. 7) Order
- SOR/85-872, p. 3996 Canada Gazette Pt. II

1.1.3 Arctic Waters Pollution Prevention Act, RS 1985, c. A-12 - The AWPPA applies to the area north of the sixtieth parallel of north latitude, east of the one hundred and forty-first meridian of longitude and extends for a distance of one hundred nautical miles from Canadian land except that where the distance between Canada and Greenland is less than one hundred nautical miles a line of equidistance is substituted; the AWPPA does not apply to any inland waters.

The marine areas in this region have been divided into sixteen shipping safety control zones established by the Shipping Safety Control Zones Order.

1.1.2 Loi sur la mer territoriale et la zone de pêche LR 1985, ch. T-8 - La Loi ainsi que les décrets pris en vertu de cette loi délimitent les eaux territoriales et zones de pêche canadiennes. On devrait consulter cette loi chaque fois qu'on a de la difficulté à déterminer si l'incident de pollution s'est produit dans les eaux territoriales canadiennes ou dans une zone de pêche canadienne.

Les décrets pris en vertu de cette loi sont les suivants :

- .1 Décret sur les zones de pêche du Canada (zones 1, 2 et 3)
- CRC, vol. XVIII, ch. 1547, p. 13739
- .2 Décret sur les zones de pêche du Canada (zones 4 et 5) (art. 5.1)
- CRC, vol. XVIII, ch. 1548, p. 13741
- DORS/79-107, p. 482 Gazette du Canada, part. II
- DORS/85-229, p. 1529 Gazette du Canada, part. II
- DORS/93-50, p. 726 Gazette du Canada, part. II
- .3 Décret sur les zones de pêche du Canada (zone 6)
- CRC, vol. XVIII, ch. 1549, p. 13747
- .4 Décret sur les coordonnées géographiques pour la mer territoriale
- CRC, vol. XVIII, ch. 1550, p. 13751
- DORS/93-51, p. 731 Gazette du Canada, part. II
- .5 Décret sur les coordonnées géographiques pour la mer territoriale (région 7)
- DORS/85-872, p. 3996 Gazette du Canada, part. II

1.1.3 Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, SRC 1970, ch. 2 (1^{er} suppl.) - La LPPEA s'applique à la zone délimitée par le soixantième parallèle de latitude nord, le cent quarante et unième méridien de longitude ouest et une ligne en mer dont chaque point se trouve à une distance de cent milles marins de la terre canadienne, sauf que, dans la zone sise entre le Canada et le Groenland, là où la ligne d'équidistance entre le Canada et le Groenland est à moins de cent milles marins de la terre canadienne, cette ligne d'équidistance est substituée à la ligne en mer susmentionnée; la LPPEA ne s'applique pas aux eaux intérieures.

Dans cette région, les eaux ont été divisées en seize zones de contrôle de la sécurité de la navigation, en vertu du Décret sur les zones de contrôle de la sécurité de la navigation.

This Act uses the term "waste" and defines this term in section 2 of the Act. The term is synonymous with the term "pollutant" as defined in section 654 of the CSA. For simplicity, only the term pollutant has been used in this Manual and the meaning of this word will be as defined for "waste" when the AWPPA is referred to.

Under the CSA the definition of "pollutants" may be extended by prescribing substances but under the AWPPA the definition of "waste" is extended to those substances which are deemed waste by the *Canada Waters Act*.

The AWPPA does not deal solely with shipping but is a coordinated piece of legislation dealing with all of the pollution problems arising in the Canadian Arctic.

Offences with relation to shipping are contained in sections 4 and 5 with respect to the discharge of a pollutant. Section 12 provides the authority for the Governor-in-Council to make regulations relating to navigation in shipping safety control zones. Penalties for offenses are contained in sections 18 and 19 and are listed in section 6.9 of this Manual.

Powers of a PPO are contained in sections 15 and 23 and are included in section 2.2 of this Manual.

1.2 Regulations under the CSA - The following regulations are relevant to pollution prevention, although some are also safety regulations. PPOs should refer to the Canadian Pollution Prevention Regulations Reference Manual, TP 11560, for more information on pollution regulations.

1.2.1 Air Pollution Regulations

- CRC, Vol. XV, c. 1404, p. 11361

1.2.2 Charts and Publications Regulations

- CRC, Vol. XV, c. 1415, p. 11469
- SOR/79-585, p. 3001 Canada Gazette Pt. II
- SOR/79-731, p. 3644 Canada Gazette Pt. II
- SOR/85-1042, p. 4591 Canada Gazette Pt. II

1.2.3 Dangerous Chemicals and Noxious Liquid Substances Regulations

- SOR/93-4, p. 34 Canada Gazette Pt. II

Cette loi utilise le terme "déchet", défini à l'article 2. Ce terme est un synonyme du terme "polluant" défini à l'article 654 de la LMMC. Pour simplifier les choses, nous n'avons utilisé que le terme "polluant" dans le présent manuel et sa signification est la même que celle du terme "déchet" lorsqu'il est question de la LPPEA.

En vertu de la LMMC, il est permis d'élargir la définition de "polluant" pour y inclure d'autres substances, mais en vertu de la LPPEA, la définition de "déchet" s'étend aux substances considérées comme des déchets par la *Loi sur les ressources en eau du Canada*.

La LPPEA ne concerne pas seulement la pollution par les navires, mais régit l'ensemble des problèmes de pollution survenant dans l'Arctique canadien.

Les infractions commises par les navires en ce qui concerne le rejet d'un polluant sont traitées aux articles 4 et 5. L'article 12 autorise le gouverneur en conseil à faire des règlements portant sur la navigation dans les zones de contrôle de la sécurité de la navigation. La question des peines infligées par suite d'une infraction est traitée aux articles 18 et 19 et une liste en est donnée à la section 6.9 du présent manuel.

Les pouvoirs des FCPP sont indiqués aux articles 15 et 23, ainsi qu'à la section 2.2 du présent manuel.

1.2 Règlements pertinents établis en vertu de la LMMC - Les règlements suivants se rapportent à la prévention de la pollution, même si certains d'entre eux visent aussi la sécurité. Les FCPP devraient consulter le Manuel canadien de référence sur la prévention de la pollution, TP 11560, pour plus d'information sur les règlements concernant la pollution.

1.2.1 Règlement sur la pollution de l'air

- CRC, vol. XV, ch. 1404, p. 11361

1.2.2 Règlement sur les cartes et publications

- CRC, vol. XV, ch. 1415, p. 11469
- DORS/79-585, p. 3001 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/79-731, p. 3644 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/85-1042, p. 4591 Gazette du Canada, Partie II

1.2.3 Règlement sur les produits chimiques dangereux et les substances liquides nocives

- DORS/93-4, p. 34 Gazette du Canada, Partie II

1.2.4 Garbage Pollution Prevention Regulations

- CRC, Vol. XV, c. 1424, p. 11957

1.2.5 Great Lakes Sewage Pollution Prevention Regulations

- CRC, Vol. XVI, c. 1429, p. 12059
- SOR/78-659, p. 3437 Canada Gazette Pt. II
- SOR/78-917, p. 4338 Canada Gazette Pt. II
- SOR/80-878, p. 3552 Canada Gazette Pt. II
- SOR/80-878, p. 4253 Canada Gazette Pt. II
- SOR/82-410, p. 1545 Canada Gazette Pt. II
- SOR/86-452, p. 1844 Canada Gazette Pt. II
- SOR/93-207, p. 2196 Canada Gazette Pt. II

1.2.6 Navigating Appliances and Equipment Regulations

- SOR/84-689, p. 3555 Canada Gazette Pt. II
- SOR/87-175, p. 1276 Canada Gazette Pt. II
- SOR/87-175, p. 2057 Canada Gazette Pt. II
- SOR/87-353, p. 2443 Canada Gazette Pt. II

1.2.7 Non-Pleasure Craft Sewage Pollution Prevention Regulations

- SOR/91-659, p. 4238 Canada Gazette Pt. II
- SOR/93-251, p. 2530 Canada Gazette Pt. II

1.2.8 Oil Pollution Prevention Regulations

- CRC, Vol. XVI, c. 1454, p. 12749
- SOR/80-281, p. 1408 Canada Gazette Pt. II
- SOR/85-181, p. 1327 Canada Gazette Pt. II
- SOR/87-231, p. 1777 Canada Gazette Pt. II
- SOR/93-3, p. 6 Canada Gazette Pt. II

1.2.9 Pleasure Craft Sewage Pollution Prevention Regulations

- SOR/91-661, p. 4245 Canada Gazette Pt. II
- SOR/93-251, p. 2530 Canada Gazette Pt. II

1.2.10 Pollutant Discharge Reporting Regulations

- SOR/92-211, p. 1484 Canada Gazette Pt. II
- SOR/93-131, p. 1379 Canada Gazette Pt. II

1.2.11 Pollutant Substances Regulations

- CRC, Vol. XVII, c. 1458, p. 12775
- SOR/83-347, p. 1604 Canada Gazette Pt. II

1.2.4 Règlement sur la prévention de la pollution par les ordures

- CRC, Vol. XV, ch. 1424, p. 11957

1.2.5 Règlement sur la prévention de la pollution des Grands lacs par les eaux usées

- CRC, vol. XVI, ch. 1429, p. 12059
- DORS/78-659, p. 3437 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/78-917, p. 4338 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/80-878, p. 3552 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/80-878, p. 4253 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/82-410, p. 1545 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/86-452, p. 1844 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/93-207, p. 2196 Gazette du Canada, Partie II

1.2.6 Règlement sur les appareils et le matériel de navigation

- DORS/84-689, p. 3555 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/87-175, p. 1276 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/87-175, p. 2057 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/87-353, p. 2443 Gazette du Canada, Partie II

1.2.7 Règlement sur la prévention de la pollution par les eaux usées des navires autres que les embarcations de plaisance

- DORS/91-659, p. 4238 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/93-251, p. 2530 Gazette du Canada, Partie II

1.2.8 Règlement sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures

- CRC, vol. XVI, ch. 1451, p. 12749
- DORS/80-281, p. 1408 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/85-181, p. 1327 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/87-231, p. 1777 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/93-3, p. 6 Gazette du Canada, Partie II

1.2.9 Règlement sur la prévention de la pollution par les eaux usées des embarcations de plaisance

- DORS/91-661, p. 4245 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/93-251, p. 2530 Gazette du Canada, Partie II

1.2.10 Règlement sur les rapports relatifs au rejet de polluants

- DORS/92-211, p. 1484 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/93-131, p. 1379 Gazette du Canada, Partie II

1.2.11 Règlement sur les substances polluantes

- CRC, vol. XVII, ch. 1458, p. 12775
- DORS/83-347, p. 1604 Gazette du Canada, Partie II

1.2.12 Safe Manning Regulations

- CRC, Vol. XVII, c. 1466, p. 12831
- SOR/78-937, p. 4477 Canada Gazette Pt. II
- SOR/79-438, p. 2253 Canada Gazette Pt. II

1.2.13 St. Clair and Detroit River Navigation Safety Regulations

- SOR/84-335, p. 1860 Canada Gazette Pt. II
- SOR/86-541, p. 2213 Canada Gazette Pt. II
- SOR/86-965, p. 4139 Canada Gazette Pt. II
- SOR/88-102, p. 1045 Canada Gazette Pt. II
- SOR/94-130, p. 983 Canada Gazette Pt. II

1.2.14 Ship Station Radio Regulations

- SOR/78-219, p. 992 Canada Gazette Pt. II
- SOR/78-529, p. 2852 Canada Gazette Pt. II
- SOR/78-756, p. 3778 Canada Gazette Pt. II
- SOR/81-316, p. 1221 Canada Gazette Pt. II
- SOR/83-304, p. 1498 Canada Gazette Pt. II
- SOR/85-1133, p. 4908 Canada Gazette Pt. II
- SOR/85-1133, p. 4388 Canada Gazette Pt. II
- SOR/86-1093, p. 4959 Canada Gazette Pt. II
- SOR/89-86, p. 1065 Canada Gazette Pt. II
- SOR/92-78, p. 527 Canada Gazette Pt. II

1.2.15 Ships' Deck Watch Regulations

- CRC, Vol. XVII, c. 1481, p. 12985
- SOR/78-508, p. 2805 Canada Gazette Pt. II
- SOR/79-493, p. 2489 Canada Gazette Pt. II
- SOR/80-71, p. 291 Canada Gazette Pt. II
- SOR/80-549, p. 2532 Canada Gazette Pt. II
- SOR/84-128, p. 785 Canada Gazette Pt. II
- SOR/86-883, p. 3745 Canada Gazette Pt. II

1.2.16 Steering Appliances and Equipment Regulations

- SOR/83-810, p. 3956 Canada Gazette Pt. II
- SOR/86-1027, p. 4360 Canada Gazette Pt. II

1.2.17 VHF Radiotelephone Practices and Procedures Regulations

- SOR/81-364, p. 1404 Canada Gazette Pt. II
- SOR/84-914, p. 4242 Canada Gazette Pt. II
- SOR/86-94, p. 433 Canada Gazette Pt. II
- SOR/89-87, p. 1069 Canada Gazette Pt. II
- SOR/92-599, p. 4132 Canada Gazette Pt. II

1.2.12 Règlement sur l'armement en personnel en vue de la sécurité

- CRC, vol. XVII, ch. 1466, p. 12831
- DORS/78-937, p. 4477 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/79-438, p. 2253 Gazette du Canada, Partie II

1.2.13 Règlement sur la sécurité de la navigation dans les rivières St. Clair et Detroit

- DORS/84-335, p. 1860 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/86-541, p. 2213 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/86-965, p. 4139 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/88-102, p. 1045 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/94-130, p. 983 Gazette du Canada, Partie II

1.2.14 Règlement sur les stations radio de navire

- DORS/78-219, p. 992 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/78-529, p. 2852 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/78-756, p. 3778 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/81-316, p. 1221 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/83-304, p. 1498 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/85-1133, p. 4908 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/85-1133, p. 4388 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/86-1093, p. 4959 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/89-86, p. 1065 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/92-78, p. 527 Gazette du Canada, Partie II

1.2.15 Règlement sur les quarts à la passerelle des navires

- CRC, vol. XVII, ch. 1481, p. 12985
- DORS/78-508, p. 2805 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/79-493, p. 2489 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/80-71, p. 291 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/80-549, p. 2532 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/84-128, p. 785 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/86-883, p. 3745 Gazette du Canada, Partie II

1.2.16 Règlement sur les appareils de gouverne

- DORS/83-810, p. 3956 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/86-1027, p. 4360 Gazette du Canada, Partie II

1.2.17 Règlement sur les pratiques et les règles de radiotéléphonie en VHF

- DORS/81-364, p. 1404 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/84-914, p. 4242 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/86-94, p. 433 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/89-87, p. 1069 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/92-599, p. 4132 Gazette du Canada, Partie II

1.3 Relevant Regulations under the AWPPA**1.3.1 Arctic Shipping Pollution Prevention Regulations (s.12)**

- CRC, Vol. III, c. 353, p. 2237
- SOR/78-180, p. 798 Canada Gazette Pt.II
- SOR/78-430, p. 2230 Canada Gazette Pt.II
- SOR/78-507, p. 2804 Canada Gazette Pt.II
- SOR/78-547, p. 2906 Canada Gazette Pt.II
- SOR/79-152, p. 629 Canada Gazette Pt.II
- SOR/79-781, p. 4021 Canada Gazette Pt.II
- SOR/80-100, p. 345 Canada Gazette Pt.II
- SOR/80-503, p. 2389 Canada Gazette Pt.II
- SOR/80-503, p. 2596 Canada Gazette Pt.II
- SOR/81-330, p. 1260 Canada Gazette Pt.II
- SOR/81-453, p. 1711 Canada Gazette Pt.II
- SOR/82-409, p. 1544 Canada Gazette Pt.II
- SOR/82-567, p. 2080 Canada Gazette Pt.II
- SOR/83-271, p. 1362 Canada Gazette Pt.II
- SOR/84-306, p. 1632 Canada Gazette Pt.II
- SOR/84-803, p. 3949 Canada Gazette Pt.II
- SOR/85-429, p. 2250 Canada Gazette Pt.II
- SOR/85-626, p. 3056 Canada Gazette Pt.II
- SOR/85-703, p. 3304 Canada Gazette Pt.II
- SOR/86-451, p. 1843 Canada Gazette Pt.II
- SOR/86-593, p. 2356 Canada Gazette Pt.II
- SOR/87-377, p. 2539 Canada Gazette Pt.II
- SOR/88-282, p. 2541 Canada Gazette Pt.II
- SOR/90-628, p. 4120 Canada Gazette Pt.II
- SOR/91-483, p. 2519 Canada Gazette Pt.II

1.3.2 Arctic Waters Pollution Prevention Regulations (s.9)

- CRC, Vol. III, c. 354, p. 2275
- SOR/78-556, p. 2930 Canada Gazette Pt.II
- SOR/79-7, p. 13 Canada Gazette Pt.II
- SOR/79-406, p. 2099 Canada Gazette Pt.II
- SOR/80-75, p. 298 Canada Gazette Pt.II
- SOR/80-413, p. 2092 Canada Gazette Pt.II
- SOR/81-447, p. 1699 Canada Gazette Pt.II
- SOR/83-229, p. 1113 Canada Gazette Pt.II

1.3.3 Navigating Appliances and Equipment Regulations

- see section 1.2.6 of this Manual

1.3.4 Ship's Deck Watch Regulations, amendment

- CRC, Vol. XVII, c. 1481, p. 12985
- SOR/78-508, p. 2805 Canada Gazette Pt.II
- SOR/79-493, p. 2489 Canada Gazette Pt.II
- SOR/80-549, p. 2532 Canada Gazette Pt.II

1.3 Règlements établis en vertu de la LPPEA**1.3.1 Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques par les navires (art. 12)**

- CRC, vol. III, ch. 353, p. 2237
- DORS/78-180, p. 798 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/78-430, p. 2230 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/78-507, p. 2804 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/78-547, p. 2906 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/79-152, p. 629 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/79-781, p. 4021 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/80-100, p. 345 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/80-503, p. 2389 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/80-503, p. 2596 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/81-330, p. 1260 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/81-453, p. 1711 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/82-409, p. 1544 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/82-567, p. 2080 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/83-271, p. 1362 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/84-306, p. 1632 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/84-803, p. 3949 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/85-429, p. 2250 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/85-626, p. 3056 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/85-703, p. 3304 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/86-451, p. 1843 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/86-593, p. 2356 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/87-377, p. 2539 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/88-282, p. 2541 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/90-628, p. 4120 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/91-483, p. 2519 Gazette du Canada, Partie II

1.3.2 Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques (art. 9)

- CRC, vol. III, ch. 354, p. 2275
- DORS/78-556, p. 2930 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/79-7, p. 13 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/79-406, p. 2099 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/80-75, p. 298 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/80-413, p. 2092 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/81-447, p. 1699 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/83-229, p. 1113 Gazette du Canada, Partie II

1.3.3 Règlement sur les appareils et le matériel de navigation

- voir section 1.2.6 du présent manuel

1.3.4 Règlement sur les quarts à la passerelle des navires, modification

- CRC, vol. XVII, ch. 1481, p. 12985
- DORS/78-508, p. 2805 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/79-493, p. 2489 Gazette du Canada, Partie II
- DORS/80-549, p. 2532 Gazette du Canada, Partie II

- SOR/86-883, p.3745 Canada Gazette Pt.II

1.3.5 Ship Station Radio Regulations

- see section 1.2.14 of this Manual

1.3.6 Shipping Safety Control Zones Order (s.II)

- CRC, Vol.III, c.356, p.2283

1.3.7 Steering Appliances and Equipment Regulations

- see section 1.2.16 of this Manual

1.4 International Conventions

1.4.1 International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954, as amended (OILPOL 1954)

Entry into force: 1958.

One of the earliest indications of marine pollution as a problem requiring international control was pollution of the sea by oil.

In 1954, the International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil was agreed upon. The depositary responsibilities for this Convention were passed to IMO when it was established in 1959. The Convention was amended three times (in 1962, 1969 and 1971).

The Convention has been effectively superseded by MARPOL 73/78.

1.4.2 International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78)

1.4.2.1 MARPOL is an international convention intended to reduce the intentional pollution of the marine environment by oil and other harmful substances through normal ship operations and to minimize the accidental discharge of such substances.

1.4.2.2 MARPOL consists of a set of Articles which define the general obligations and terms of the convention, two protocols, one of which concerns the reporting of incidents and the other

- DORS/86-883, p. 3745 Gazette du Canada, Partie II

1.3.5 Règlement sur les stations radio de navires

- voir section 1.2.14 du présent manuel

1.3.6 Décret sur les zones de contrôle de sécurité de la navigation (art. 11)

- CRC, vol. III, ch. 356, p. 2283

1.3.7 Règlement sur les appareils de gouverne

- voir section 1.2.16 du présent manuel

1.4 Conventions internationales

1.4.1 Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de mer par les hydrocarbures, 1954, telle que modifiée (OILPOL 1954) - Entrée en vigueur :1958.

C'est la pollution de la mer par les hydrocarbures qui nous a permis de nous rendre compte à l'origine que le problème de la pollution des eaux devait être réglé à l'échelle internationale.

En 1954 fut signée la Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de mer par les hydrocarbures. C'est l'OMI qui, lors de sa création en 1959, est devenue dépositaire de cette convention. La Convention fut modifiée trois fois (en 1962, 1969 et 1971).

Elle fut effectivement remplacée par la Convention MARPOL 73/78.

1.4.2 Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le protocole de 1978 y relatif (MARPOL 73/78)

1.4.2.1 MARPOL est une convention internationale qui a pour but de réduire la pollution du milieu marin par les hydrocarbures et autres substances nocives rejetées volontairement par les navires durant leurs opérations normales, ainsi que de minimiser le rejet accidentel de ces substances.

1.4.2.2 MARPOL se compose d'une série d'articles définissant les obligations et termes généraux de la convention, de deux protocoles dont l'un porte sur les rapports d'incidents et l'autre, sur l'arbitrage, et des 5 annexes techniques suivantes :

dealing with arbitration, plus the following 5 technical annexes:

- 1) **Annex I** Regulations for the Prevention of Pollution by Oil - contains requirements for surveys and inspections; IOPP certificates; discharges of oil or oily water mixtures; reception facilities; segregated or dedicated clean ballast; crude oil washing; oil record books; oil rigs; restrictions on carrying water ballast in fuel tanks; restrictions on carrying oil in forepeak tanks; retention of oil in slop tanks; monitoring, filtering and separating equipment; sludge tanks; pumping, piping and discharge arrangements; size and arrangement of cargo tanks; subdivision and stability of oil tankers; and shipboard oil pollution emergency plans.
- 2) **Annex II** Regulations for the Control of Pollution by Noxious Liquid Substances in Bulk - contains requirements applicable to ships carrying NLS in bulk for categorizing NLS; discharging of NLS residues or mixtures; pumping, piping and unloading arrangements; reception facilities; unloading procedures including efficient stripping and tank washing; cargo record book; surveys; International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk; compliance with the IBC or BCH Code by chemical tankers; carrying and discharging oil-like NLS; and Procedures and Arrangements Manuals.
- 3) **Annex III** Regulations for the Prevention of Pollution by Harmful Substances Carried by Sea in Packaged Forms, or in Freight Containers, Portable Tanks or Road and Rail Tank Wagons - contains requirements for packaged harmful substances concerning packing, marking, labelling, documenting, stowing, quantity limitations, restriction on discharging and notifying authorities.
- 4) **Annex IV** Regulations for the Prevention of Pollution by Sewage from Ships - contains requirements for surveys, International Sewage

1) **Annexe I** Règles relatives à la prévention de la pollution par les hydrocarbures - portent sur les exigences en ce qui concerne les visites et les inspections, les certificats IOPP, les rejets d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures et d'eau, les installations de réception, le ballast séparé et le ballast propre, le lavage au pétrole brut, les registres des hydrocarbures, les plates-formes de forage, les restrictions relatives au transport de ballast dans des citernes à combustible, les restrictions relatives au transport d'hydrocarbures dans le ballast du peak avant, la conservation des hydrocarbures dans les citernes de décantation, l'équipement de surveillance, de filtrage et de séparation, les citernes à boues, les installations de pompage, de tuyautages et de rejet, les dimensions et la disposition des citernes à cargaison et le compartimentage et la stabilité des pétroliers ainsi que les plans d'urgence de bord en cas de pollution par les hydrocarbures.

2) **Annexe II** Règles relatives à la prévention de la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac - porte sur les exigences, applicables aux navires qui transportent des SLN en vrac, en ce qui concerne le classement en catégories des SLN applicables aux navires qui transportent des SLN en vrac, le rejet de résidus ou de mélanges de SLN, les installations de pompage, de tuyautages et de déchargement, les installations de réception, les procédures de déchargement, y compris l'assèchement efficace et le lavage des citernes, les registres de cargaisons, les visites, le certificat international de prévention de la pollution liée au transport de substances liquides nocives en vrac, la conformité des transporteurs de produits chimiques avec le RRTPC ou le RIRTPC, le transport et le déchargement de SLN semblables aux hydrocarbures, et les manuels sur les méthodes et dispositifs de rejet.

3) **Annexe III** Règles relatives à la prévention de la pollution par les substances nuisibles transportées par mer en colis ou dans des conteneurs, des citernes mobiles, des camions-citernes ou des wagons-citernes - contient les exigences relatives aux substances nuisibles transportées en colis concernant l'emballage, le marquage, l'étiquetage, les documents, l'arrimage, les limites quantitatives, les restrictions relatives au déchargement et la notification aux autorités.

4) **Annexe IV** Règles relatives à la prévention de la pollution par les eaux usées des navires - contient les exigences en ce qui concerne les visites, les certificats

Pollution Prevention Certificates, sewage treatment plants, discharging sewage, reception facilities and standard discharge connections.

- 5) **Annex V** Regulations for the Prevention of Pollution by Garbage from Ships - contains requirements for disposal of garbage and the provision of reception facilities.

1.4.2.3 Annexes I and II of MARPOL are mandatory for all countries ratifying MARPOL, whereas the other 3 annexes are optional. Annex I came into effect on Oct. 2, 1983, Annex II on April 6, 1987, Annex III on July 1, 1992, and Annex V on December 31, 1988; the other annex is not as yet in effect as not enough countries have opted to accept it. Canadian legislation to give effect to the terms of MARPOL's Articles and 2 mandatory annexes is contained in Part XV of the CSA and subsidiary regulations which include the *Pollutant Discharge Reporting Regulations*, the *Oil Pollution Prevention Regulations*, and the *Dangerous Chemicals and Noxious Liquid Substances Regulations*; these regulations also include requirements for Canadian internal waters which are more stringent than MARPOL requirements. Other Canadian legislative requirements listed in 1.1, 1.2 and 1.3 of this Manual also go beyond present MARPOL requirements for ships operating in Canada's internal waters.

1.4.2.4 MARPOL was acceded to by Canada on February 16, 1993.

1.4.3 International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, 1969 - Entry into force: 1975.

1.4.3.1 This Convention affirms the right of a coastal State to take such measures on the high seas as may be necessary to prevent, mitigate or eliminate danger to its coastline or related interests from pollution by oil or the threat thereof, following upon a maritime casualty.

internationaux de prévention de la pollution par les eaux usées, les usines de traitement des eaux usées, le rejet des eaux usées, les installations de réception et les raccords normalisés de jonction des tuyautages de rejet.

- 5) **Annexe V** Règles relatives à la prévention de la pollution par les ordures des navires - contient les exigences relatives à l'évacuation des ordures et aux installations de réception.

1.4.2.3 Les annexes I et II de MARPOL sont obligatoires pour tous les pays qui ont ratifié MARPOL, tandis que les 3 autres annexes sont facultatives. L'annexe I est entrée en vigueur le 2 oct. 1983, l'annexe II le 6 avril 1987, l'annexe III entre en vigueur le 1^{er} juillet 1992 et l'annexe V est en vigueur depuis le 31 décembre 1988; l'autre annexe n'est pas encore en vigueur, car il n'y a pas assez de pays qui y souscrivent. Les mesures législatives canadiennes qui donnent effet aux termes des articles et des 2 annexes obligatoires de MARPOL sont contenues à la partie XV de la LMMC et dans les règlements d'application, notamment le *Règlement sur le rapport d'incident de pollution*, le *Règlement sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures* et le *Règlement sur les produits chimiques dangereux et les substances liquides*; ces règlements incluent également des exigences relatives aux eaux intérieures canadiennes, exigences qui sont plus rigoureuses que celles de MARPOL. Les autres mesures législatives canadiennes énumérées en 1.1, 1.2 et 1.3 du présent manuel dépassent également les exigences de MARPOL concernant les navires qui oeuvrent en eaux intérieures canadiennes.

1.4.2.4 Le Canada a signé la Convention MARPOL le 16 février 1993.

1.4.3 Convention internationale portant sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, 1969 - Entrée en vigueur : 1975

1.4.3.1 Cette convention confirme le droit d'un État côtier de prendre en haute mer les mesures qu'il juge nécessaires pour prévenir, atténuer ou éliminer le danger que présente pour son littoral la pollution ou la menace de pollution par les hydrocarbures engendrée par un accident maritime.

1.4.3.2 Protocol of 1973 - Entry into force: 1983. The protocol extends the Convention to pollutants other than oil (such as chemicals).

1.4.3.3 Canada is not a party to this convention.

1.4.4 International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 - Entry into force: 1979.

1.4.4.1 The aim of the Convention is to ensure that adequate compensation is available to persons who suffer oil pollution damage resulting from maritime casualties involving laden oil tankers. It places the liability for such damage on the owner of the tanker from which the polluting oil escaped or was discharged. Liability can be limited to slightly over \$US 125* for each ton of the ship's gross tonnage, with a maximum liability of \$14 million* for each incident.

1.4.4.2 Protocol of 1976 to the Convention - Entry into force: 1981. The 1969 Civil Liability Convention (CLC) used the 'Poincaré' franc, based on the 'official' value of gold, as the applicable unit of account, but the conversion of this into national currencies has become increasingly difficult. The Protocol provides for a new unit of account, based on the Special Drawing Rights (SDRs) as used by the International Monetary Fund (IMF).

1.4.4.3 Protocol of 1984 to the Convention - Entry into force: Not yet in force. While the compensation system established by the 1969 CLC and 1971 Fund Convention (see below) had proved very useful, by the mid-80s it was generally agreed that the limits of liability were too low to provide adequate compensation in the event of a major pollution incident and that compensation was often particularly unsatisfactory when caused by a small tanker.

Under the CLC Protocol, all tankers up to 5,000 gt will be exposed to a maximum liability of \$US 3.12 million* while for tankers above 5,000 gt the limit will increase in proportion to their tonnage, up to a

1.4.3.2 Protocole de 1973 - Entrée en vigueur : 1983.

Le protocole étend l'application de la Convention aux polluants autres que les hydrocarbures (comme les produits chimiques).

1.4.3.3 Le Canada n'est pas partie à cette convention.

1.4.4 Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, 1969 - Entrée en vigueur : 1979.

1.4.4.1 Cette convention a pour but d'assurer que des indemnités suffisantes sont versées aux personnes qui subissent des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par des accidents maritimes impliquant des pétroliers. Elle rend responsable de ces dommages le propriétaire du pétrolier à l'origine de la fuite ou du rejet d'hydrocarbures. La responsabilité peut être limitée à un peu plus de 125\$* (en argent américain) par tonne de jauge brute du navire, la responsabilité maximale étant fixée à 14 millions de dollars par incident.

1.4.4.2 Protocole de 1976 relatif à la Convention - Entrée en vigueur : 1981. La Convention sur la responsabilité civile de 1969 (CLC) utilisait le franc "Poincaré", basé sur la valeur "officielle" de l'or, comme unité de compte applicable, mais la conversion de cette unité en monnaie nationale est devenue de plus en plus difficile. Le Protocole prévoit une nouvelle unité de compte, basée sur les droits de tirage spéciaux (DTS) utilisés par le Fonds monétaire international (FMI).

1.4.4.3 Protocole de 1984 relatif à la Convention - Entrée en vigueur : Non encore en vigueur. Le système d'indemnisation établi par la CLC de 1969 et par la Convention sur le Fonds international de 1971 (voir ci-dessous) s'était avéré très utile, mais, au milieu des années 1980, on reconnaissait que les limites de la responsabilité étaient trop basses pour assurer une indemnisation suffisante en cas d'incident de pollution majeur et que souvent, l'indemnisation était particulièrement insuffisante lorsqu'un petit navire-citerne était à l'origine de l'incident.

En vertu du Protocole relatif à la CLC, tous les navires-citernes d'au plus 5 000 tjb s'exposeront à une responsabilité maximale de 3,12 millions de dollars (en argent américain), tandis que pour les navires-citernes de plus de 5 000 tjb, la limite augmentera

maximum of \$US 62 million* for ships 140,000 gt and above.

The 1984 Protocol provides for a new and simplified procedure for amending the liability limits in the Protocol.

*The unit of account in the 1969 and 1971 Conventions is the Poincaré or 'gold' franc. In the 1984 Protocols the Special Drawing Rights (SDRs) as defined by the International Monetary Fund are used. For the sake of convenience, the approximate dollar equivalents currently prevailing have been used here. These will of course vary according to fluctuations in the exchange rate.

1.4.4.4 Canadian legislation to give effect to this convention and 1976 Protocol is contained in Part XVI of the CSA.

1.4.5 International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971 - Entry into force: 1978.

1.4.5.1 The Convention is supplementary to the Civil Liability Convention and enables additional compensation to be paid once the limits in the 1969 instrument have been reached. It establishes an International Oil Pollution Compensation Fund, contributions to which are made by Contracting States.

Protocol of 1976 to the Convention - Entry into force: Not yet in force. This enables the Special Drawing Rights (SDRs) of the International Monetary Fund to be used as the unit of account instead of the 'Poincaré' franc.

Protocol of 1984 to the Convention - Entry into force: Not yet in force. This is designed to raise the maximum amount of compensation available under the Convention and thereby enable greater compensation to be paid to victims of pollution incidents. Initially, total compensation available (including that under the CLC) will be raised to a maximum of \$US 140 million.

1.4.5.2 Canadian legislation to give effect to this Convention and the 1976 Protocol is contained in Part XVI of the CSA.

proportionnellement à leur jauge, pour atteindre un maximum de 62 millions de dollars (argent américain)* dans le cas des navires de 140 000 tjb et plus.

Le Protocole de 1984 prévoit une procédure nouvelle et simplifiée pour modifier les limites de responsabilité.

*L'unité de compte dans les Conventions de 1969 et de 1971 est le franc Poincaré ou franc "or". Dans le Protocole de 1984, on utilise les droits de tirage spéciaux (DTS) tels que définis par le Fonds monétaire international. Pour plus de commodité, on a utilisé ici les équivalents approximatifs en dollars courants. Naturellement, ces équivalents varieront selon les fluctuations du taux de change.

1.4.4.4 Les mesures législatives canadiennes qui mettent à effet cette convention et le Protocole de 1976 sont contenues à la partie XVI de la LMMC.

1.4.5 Convention internationale portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, 1971 - Entrée en vigueur : 1978.

1.4.5.1 Cette convention complète la Convention sur la responsabilité civile et permet de verser une indemnité supplémentaire une fois que les limites de la Convention de 1969 ont été atteintes. Elle porte création d'un Fonds international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, auquel contribuent les États qui sont parties à la Convention.

Protocole de 1976 relatif à la Convention - Entrée en vigueur : Non encore en vigueur. Ce protocole permet d'utiliser comme unité de compte les droits de tirage spéciaux (DTS) du Fonds monétaire international plutôt que le franc "Poincaré".

Protocole de 1984 relatif à la Convention - Entrée en vigueur : Non encore en vigueur. Ce protocole a pour but d'augmenter le montant maximal d'indemnisation prévu par la Convention et permet de cette façon de verser une indemnité supérieure aux victimes d'incidents de pollution. Au début, l'indemnité totale disponible (y compris celle qui est prévue par la CLC) sera portée à un maximum de 140 millions de dollars (argent américain).

1.4.5.2 Les mesures législatives canadiennes qui mettent à effet cette convention et le Protocole de 1976 sont contenues à la partie XVI de la LMMC.

1.4.6 Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, 1972, as amended - Entry into force: 1975. Amended: 1978 and 1980.

1.4.6.1 The Convention has a global character, and represents a further step towards the international control and prevention of marine pollution. It prohibits the dumping of certain hazardous materials, requires a prior special permit for the dumping of a number of other identified materials and a prior general permit for other wastes or matter.

'Dumping' is defined as the deliberate disposal at sea of wastes or other matter from vessels, aircraft, platforms or other man-made structures, as well as the deliberate disposal of these vessels or platforms themselves.

Annexes list wastes which cannot be dumped and others for which a special dumping permit is required.

In 1978, amendments were adopted to permit and control the incineration of wastes and other matter at sea. They entered into force the following year. In 1980, a list of substances requiring special care when being incinerated was added. The amendment entered into force in 1981. A new procedure for settling disputes was also adopted in 1978 but has not yet entered into force.

1.4.6.2 Canadian legislation concerning this Convention is contained in Part VI of the *Canadian Environmental Protection Act*. The Convention was signed by Canada on December 29, 1972.

1.4.7 Status of International Conventions - The list of states which have accepted conventions relating to marine pollution in respect of which IMO performs depositary or secretariat functions is being included in the Canadian Pollution Prevention Regulations Reference Manual, TP 11560. The latest version of the list is also available from Ship Safety in Ottawa (tel. 613-991-3170, fax 613-954-4916).

1.4.6 Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets, 1972, telle que modifiée - Entrée en vigueur : 1975 - Modifiée : 1978 et 1980.

1.4.6.1 Cette convention a un caractère global et représente une autre étape de la lutte contre la pollution maritime et de la prévention de ce type de pollution. Elle interdit l'immersion de certaines matières dangereuses, exige la délivrance d'un permis spécial préalable à l'immersion d'un certain nombre d'autres matières données et d'un permis général préalable à l'immersion d'autres déchets.

L'"immersion" est définie comme le rejet délibéré de déchets en mer à partir de navires, d'aéronefs, de plates-formes ou d'autres ouvrages, ainsi que le rejet délibéré de ces plates-formes ou navires eux-mêmes.

Les déchets qui ne peuvent être immergés et ceux pour lesquels il faut un permis d'immersion spécial sont énumérés dans les annexes.

En 1978, des modifications furent adoptées pour permettre l'incinération de déchets en mer et pour en assurer le contrôle. Ces modifications entrèrent en vigueur l'année suivante. En 1980, on ajouta une liste de substances dont l'incinération exige des soins spéciaux. Cette modification entra en vigueur en 1981. Une nouvelle procédure de règlement des litiges, non encore en vigueur, fut aussi adoptée en 1978.

1.4.6.2 Les mesures législatives canadiennes concernant cette convention sont contenues à la partie VI de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*. Le Canada signa la Convention le 29 décembre 1972.

1.4.7 Situation des conventions internationales - Le Manuel canadien de référence sur la prévention de la pollution, TP 11560, donne la liste des pays qui sont parties aux conventions relatives à la prévention de la pollution pour lesquelles l'OMI fait fonction de dépositaire ou de secrétaire. On peut obtenir la plus récente version de cette liste en s'adressant à la Sécurité des navires à Ottawa (n° de téléphone : (613) 991-3170, n° de télécopieur : (613) 954-4961).

PART 2

POWERS OF A PPO

2.1 PPO Powers under the CSA

2.1.1 Every PPO appointed by the Minister of Transport is provided with a certificate designating the powers which have been conferred upon the PPO in accordance with sections 662 and 672 of the CSA.

2.1.2 The specific powers which may be conferred on a PPO are as follows:

(a) **Require information 662(l)(a):** a PPO may direct a Canadian ship anywhere and a foreign ship in or about to enter Part XV waters to provide reasonable information concerning the condition of the ship and its equipment, the nature, quantity and storage of the ship's cargo and fuel, and any other reasonable information for the administration of Part XV,

(b) **Inspect Canadian ships 662(l)(b):** a PPO may board and inspect a Canadian ship anywhere to determine if the ship complies with any regulation made under Part XV (see section 1.2 of this Manual) or with the *Charts and Publications Regulations*, *Safe Manning Regulations*, or the *Ships' Deck Watch Regulations* (see also 4.2 of this Manual),

(c) **Inspect foreign non-MARPOL ships 662(l)(c):** a PPO may board and inspect a foreign non-MARPOL ship in Part XV waters if the PPO believes the ship is bound to or from a place in Canada or if the ship is moored at a place in Canada, to determine if the ship complies with any regulation made under Part XV (see section 1.2 of

PARTIE 2

POUVOIRS DES FCPP

2.1 Pouvoirs des FCPP en vertu de la LMMC

2.1.1 Tout FCPP nommé par le ministre des Transports reçoit un certificat sur lequel sont énoncés les pouvoirs qui lui sont conférés conformément aux articles 662 et 672 de la LMMC.

2.1.2 Les pouvoirs spécifiques qui peuvent être conférés aux FCPP sont les suivants :

a) **Demander des renseignements 662(1)a) :** un FCPP peut demander à un navire canadien où qu'il se trouve et à un navire étranger qui se trouve dans les eaux auxquelles la partie XV s'applique, ou qui s'en approche, de lui fournir, dans la mesure du raisonnable, tout renseignement concernant l'état du navire, de son équipement, la nature, la quantité et l'arrimage de sa cargaison et de son combustible, de même que tout autre renseignement, dans la mesure du raisonnable, utile à l'application de la partie XV,

b) **Inspecter les navires canadiens 662(1)b) :** un FCPP peut monter à bord d'un navire canadien où qu'il se trouve et y procéder à l'inspection qui lui permette de déterminer si le navire satisfait aux règlements de la partie XV (voir section 1.2 du présent manuel) ou au *Règlement sur les cartes et publications*, au *Règlement sur l'armement en personnel en vue de la sécurité* ou au *Règlement sur les quarts à la passerelle des navires* (voir aussi section 4.2 du présent manuel),

c) **Inspecter des navires étrangers non soumis à l'application de MARPOL 662(1)c) :** un FCPP peut monter à bord d'un navire étranger, non soumis à l'application de MARPOL, qui se trouve dans les eaux auxquelles s'applique la partie XV et l'inspecter s'il croit que le navire se dirige vers un lieu au Canada ou en provient ou s'il se trouve au mouillage dans un lieu

this Manual) or with the *Charts and Publications Regulations, Safe Manning Regulations*, or the *Ships' Deck Watch Regulations* (see also 4.2 of this Manual),

(d) Inspect foreign MARPOL ships

662(l)(d): a PPO may board and inspect a foreign MARPOL ship and take appropriate action in accordance with Part 4 of this Manual,

(e) Take samples 662(l)(e): a PPO may board any ship in Part XV waters that the PPO believes on reasonable grounds has illegally discharged a pollutant and take samples of any pollutant on the ship (see also Schedule V of this Manual),

(f) Direct a ship to proceed, moor, anchor, remain or remain outside 662(l)(f): a PPO may direct any ship in, or about to enter, Part XV waters to:

- (i) proceed to then moor, anchor or remain at a place in Part XV waters in a manner specified, or
- (ii) proceed out of Part XV waters in a manner specified, or
- (iii) remain outside Part XV waters

if the PPO believes on reasonable grounds that the ship fails to comply with any regulation made under Part XV (see section 1.2 of this Manual) or with the *Charts and Publication Regulations, Safe Manning Regulations* or the *Ships' Deck Watch Regulations* or if the PPO is satisfied by reason of weather, visibility, etc. that such a direction is justified, to prevent the discharge of a pollutant (see also Part 4 of this Manual),

(g) Direct a ship to follow a route and comply with speed restrictions 662(l)(g): a PPO may direct any ship in or about to enter Part XV waters that the PPO believes on reasonable grounds

au Canada, afin de déterminer si le navire satisfait aux règlements de la partie XV (voir section 1.2 du présent manuel) ou au *Règlement sur les cartes et publications*, au *Règlement sur l'armement en personnel en vue de la sécurité* ou au *Règlement sur les quarts à la passerelle des navires* (voir aussi la section 4.2 du présent manuel),

d) Inspecter des navires étrangers soumis à l'application de MARPOL 662(1)d : un FCPP peut monter à bord d'un navire étranger soumis à l'application de MARPOL, l'inspecter et prendre des mesures appropriées conformément à la partie 4 du présent manuel,

e) Prélever des échantillons 662(1)e : un FCPP peut monter à bord de tout navire qui se trouve dans les eaux auxquelles la partie XV s'applique s'il a des motifs raisonnables de croire que ce navire a rejeté un polluant et y prélever des échantillons de tout polluant (voir aussi l'annexe V du présent manuel),

f) Enjoindre, par directive, à un navire de se diriger vers un lieu quelconque, de s'amarrer à quai, de mouiller ou de rester à cet endroit ou de rester à l'extérieur 662(1)f : un FCPP peut enjoindre, par directive, à un navire qui se trouve dans les eaux auxquelles s'applique la partie XV ou qui s'en approche:

- (i) soit de se diriger vers les eaux auxquelles s'applique la partie XV, de la manière qu'il précise, puis de s'amarrer à quai, de mouiller ou de rester à cet endroit,
- (ii) soit de quitter ces eaux de la manière qu'il lui indique,
- (iii) soit de rester à l'extérieur de ces eaux

dans les cas où il a des motifs raisonnables de croire que le navire ne satisfait pas à un règlement pris en vertu de la partie XV (voir section 1.2 du présent manuel) ou au *Règlement sur les cartes et publications*, au *Règlement sur l'armement en personnel en vue de la sécurité* ou au *Règlement sur les quarts à la passerelle des navires*, ou si, en raison des conditions atmosphériques, de la visibilité, etc., il est convaincu que cette directive est justifiée pour empêcher le rejet d'un polluant (voir aussi partie 4 du présent manuel),

g) Enjoindre à un navire, par directive, de suivre une route et de se conformer à des limites de vitesse 662(1)g : un FCPP peut enjoindre, par directive, à un navire qui approche des eaux auxquelles s'applique la

to be carrying a pollutant to proceed through Part XV waters by a route and at a rate of speed not in excess of a rate specified (see also Part 4 of this Manual),

(h) Declare an emergency zone 662(l)(h): where a substantial quantity of a pollutant has, or is in danger of being, discharged in Part XV waters a PPO may declare an emergency zone in the area, and

- (i) direct all ships in the zone to report their positions,
- (ii) direct any ship not to enter or leave the zone,
- (iii) direct any ship in the zone in respect of routes, speed limits and pilotage and equipment requirements, and
- (iv) direct any ship in Part XV waters to take part in clean-up, control or containment of the pollutant, (see also 3.3.1 and 4.8 of this Manual),

(i)* Require information concerning oil pollution emergency plans 662(1)(i): a PPO may direct a ship to provide reasonable information concerning its shipboard oil pollution emergency plan or direct a oil handling facility operator to provide information concerning their oil pollution emergency plan,

(j) Require information concerning response plans 662(1)(j): a PPO may direct a response organization to provide reasonable information concerning its response plan,

(k)* Board and inspect any ship concerning response capabilities 662(1)(k): a PPO may board and inspect a ship to ensure compliance with regulations respecting procedures, equipment and resources for use in respect to an oil pollution incident beyond those in the shipboard oil emergency plan required by MARPOL, to ensure there are arrangements with a certified response organization, and to ensure there is a declaration

partie XV, ou qui s'y trouve déjà, dans les cas où il a des motifs raisonnables de croire qu'il transporte un polluant, de se rendre, sans dépasser la vitesse maximale qu'il fixe, dans les eaux auxquelles s'applique la partie XV par la route qu'il spécifie (voir aussi la partie 4 du présent manuel),

h) Déclarer une zone d'urgence 662(1)(h) : lorsqu'une quantité importante d'un polluant a été rejetée dans les eaux auxquelles s'applique la partie XV, ou risque de l'être, un FCPP peut déclarer une zone d'urgence et enjoindre par directive

- (i) aux navires qui se trouvent dans cette zone de lui signaler leur position,
- (ii) à un navire de s'abstenir d'entrer dans cette zone ou d'en sortir,
- (iii) aux navires qui se trouvent dans cette zone de se conformer à des exigences concernant les routes, les limites de vitesse, le pilotage et l'équipement,
- (iv) à un navire qui se trouve dans les eaux auxquelles s'applique la partie XV de participer au nettoyage du polluant en question ou aux opérations de contrôle ou de maîtrise de ce polluant (voir aussi les sections 3.3.1 et 4.8 du présent manuel),

i)* Demander des renseignements concernant les plans d'urgence contre la pollution par les hydrocarbures 662(1)(i) : un FCPP peut enjoindre à un navire de lui fournir tout renseignement jugé raisonnable concernant son plan d'urgence contre la pollution par les hydrocarbures ou demander à l'exploitant d'une installation de manutention d'hydrocarbures de fournir tout renseignement concernant son plan d'urgence contre la pollution par les hydrocarbures,

j) Demander des renseignements concernant les plans d'intervention 662(1)(j) : un FCPP peut enjoindre à un organisme d'intervention de fournir tout renseignement utile en ce qui concerne son plan d'intervention,

k)* Monter à bord et inspecter tout navire au plan de sa capacité d'intervention 662(1)(k): un FCPP peut monter à bord d'un navire et l'inspecter pour s'assurer qu'il est doté conformément aux dispositions réglementaires des procédures, de l'équipement et des ressources à utiliser en cas d'incident de pollution par les hydrocarbures, et plus de ceux figurant au plan d'urgence de bord visant les hydrocarbures exigé par MARPOL, pour s'assurer que des arrangements ont été

onboard identifying the ship's insurer, the arrangement with a response organization and the persons authorized to implement the arrangement with the response organization and the shipboard oil pollution emergency plan,

(l) Inspect oil handling facilities 662(1)(l): a PPO may inspect the installations of any oil handling facility to ensure compliance with regulations respecting procedures, equipment and resources used in respect of an oil pollution incident from the loading or unloading of a ship, to ensure there are arrangements with a certified response organization, to ensure there is a declaration on site that describes reporting procedures, confirms arrangements with a response organization and identifies the persons authorized to implement the arrangement with the response organization and the oil pollution emergency plan, and to ensure there is an oil pollution emergency plan on site,

(m) Inspect installations applying for designation as a response organization 662(1)(m): a PPO may inspect the installations of anyone that applies for a certificate of designation as a response organization for the purposes of processing an application for a certificate of designation in respect of a response plan,

(n) Inspect response organization installations 662(1)(n): a PPO may inspect the installations of a response organization for the purpose of ascertaining whether the required procedures, equipment and resources referred to in the response plan are available, and

(o) Detain a ship 672: a PPO may make a detention order in respect of any ship in Part XV waters or Arctic shipping safety control zones that the PPO believes has committed an offence under Part XV or has not provided evidence of financial responsibility per sections 684 and 724 of Part XVI (see also 6.5 of this Manual concerning detention orders and see Table II for offences).

pris avec un organisme d'intervention agréé et qu'il y a à bord une déclaration indiquant le nom de l'assureur du navire, les arrangements pris avec un organisme d'intervention et les noms des personnes chargées de la coordination avec l'organisme d'intervention et du plan d'urgence contre la pollution par les hydrocarbures,

l) Inspecter toute installation de manutention d'hydrocarbures 662(1)l) : un FCPP peut inspecter toute installation de manutention d'hydrocarbures pour s'assurer qu'elle est dotée conformément aux dispositions réglementaires des procédures, de l'équipement et des ressources à utiliser en cas d'incident de pollution par les hydrocarbures, lors du chargement ou du déchargement d'un navire, que des arrangements ont été pris avec un organisme d'intervention agréé, qu'il y a une déclaration qui donne une description des procédures de rapport, qui confirme la prise d'arrangements avec l'organisme d'intervention et qui indique les noms des personnes chargées de la coordination avec l'organisme d'intervention et du plan d'urgence contre la pollution par les hydrocarbures, et de s'assurer qu'il y a un plan d'urgence contre la pollution par les hydrocarbures,

m) Inspecter les installations de toute personne ou de tout organisme qui présente une demande d'agrément comme organisme d'intervention 662(1)m) : un FCPP peut inspecter les installations de toute personne ou de tout organisme qui présente une demande d'agrément comme organisme d'intervention en vue de traiter une demande d'agrément à l'égard d'un plan d'intervention,

n) Inspecter les installations d'un organisme d'intervention 662(1)n) : un FCPP peut inspecter les installations d'un organisme d'intervention afin de s'assurer que les procédures, l'équipement et les ressources nécessaires visés par le plan d'intervention sont disponibles, et

o) Détenir un navire 672 : un FCPP peut ordonner la détention d'un navire qui se trouve dans les eaux auxquelles s'applique la partie XV ou dans les zones de contrôle de la sécurité de la navigation dans l'Arctique s'il croit que ce navire a commis une infraction prévue à la partie XV ou n'a pas fourni de preuve de responsabilité financière conformément aux articles 684 et 724 de la partie XVI (voir aussi la section 6.5 du présent manuel concernant les ordonnances de détention et le tableau II pour ce qui est des infractions).

* Note: It is intended that these new powers from Chapter 36 will be proclaimed into force in April 1995.

* Note : La proclamation en vigueur de ces nouveaux pouvoirs du chapitre 36 est prévue pour avril 1995.

2.2 Powers of a PPO under the AWPPA

2.2.1 Every PPO appointed by the Governor in Council is provided with a certificate designating those powers which have been conferred upon him or her in accordance with sections 15 and 23 of the AWPPA.

2.2.2 The specific powers which may be conferred on a PPO with respect to ships are those set forth in sections 15 and 23 of the AWPPA as follows:

(a) **Inspect any ship 15(4)(a):** a PPO may board and inspect any ship in a shipping safety control zone to determine if the ship complies with any regulation made under section 12 of the AWPPA (see section 1.3 of this Manual),

(b) **Order a ship to proceed outside, remain outside or anchor 15(4)(b):** a PPO may order any ship in or near a shipping safety control zone to proceed outside the zone as directed, to remain outside the zone or to anchor in a place selected by the PPO if:

- (i) the PPO suspects on reasonable grounds that the ship fails to comply with any regulation made under section 12 of the AWPPA (see section 1.3 of this Manual),
- (ii) the ship is in or about to enter a zone without a required pilot, ice navigator or icebreaker assistance or when prohibited because of the period of year or ice conditions per 6(2), 6(3), 6(4) and 26 of the ASPPR, or
- (iii) by reason of weather, visibility, etc. the PPO is satisfied that such an order is justified in the interest of safety,

(c) **Order ships in the event of a deposit of waste 15(4)(c):** when a PPO has been informed that a substantial quantity of waste has been, or is

2.2 Pouvoirs d'un FCPP en vertu de la LPPEA

2.2.1 Tout FCPP nommé par le gouverneur en conseil reçoit un certificat sur lequel sont énoncés les pouvoirs qui lui sont conférés conformément aux articles 15 et 23 de la LPPEA.

2.2.2 Les pouvoirs spécifiques qui peuvent être conférés à un FCPP pour ce qui est des navires sont ceux qui sont indiqués aux articles 15 et 23 de la LPPEA, à savoir :

a) **Inspecter tout navire 15(4)a :** un FCPP peut monter à bord de tout navire se trouvant dans une zone de contrôle de la sécurité de la navigation et y procéder à une inspection qui lui permettra de déterminer si le navire satisfait aux règlements établis en vertu de l'article 12 de la LPPEA (voir section 1.3 du présent manuel),

b) **Ordonner à un navire de sortir, de rester en dehors ou de mouiller 15(4)b :** un FCPP peut ordonner à un navire se trouvant dans une zone de sécurité de la navigation ou près d'une telle zone, d'en sortir de la manière qu'il ordonne, de rester en dehors de cette zone ou de mouiller dans un endroit choisi par lui, dès que se réalise l'une des conditions suivantes :

- (i) s'il soupçonne, en se fondant sur des motifs raisonnables, que le navire a omis de satisfaire aux règlements établis en vertu de l'article 12 de la LPPEA (voir section 1.3 du présent manuel),
- (ii) si le navire se trouve dans une zone, ou est sur le point d'y entrer, sans l'aide requise d'un pilote, d'un officier de navigation dans les glaces ou d'un brise-glace ou lorsque la navigation est interdite en raison de la période de l'année ou de l'état des glaces conformément aux paragraphes 6(2), 6(3) et 6(4) et à l'article 26 du RPPEAN,
- (iii) si, en raison des conditions atmosphériques, de la visibilité, etc., le FCPP est convaincu que cet ordre se justifie dans l'intérêt de la sécurité,

c) **Donner des ordres aux navires en cas de dépôt de déchets 15(4)c :** lorsqu'un FCPP est informé qu'une quantité importante de déchets a été déposée

in danger of being deposited in Arctic waters the PPO may:

- (i) order all ships in a specified area to report their position to the PPO, and
- (ii) order any ship to take part in the clean-up, control or containment of the waste (see also 3.3.1 and 4.8 of this Manual), and

(d) **Seize a ship 23:** a PPO may, with the consent of the Governor in Council, seize any ship and its cargo in Arctic waters, the territorial sea, internal or inland waters whenever the PPO suspects on reasonable grounds that:

- (i) any provision of the AWPPA or the regulations has been contravened by that ship, or
- (ii) the owner of that ship or cargo have failed to provide evidence of financial responsibility per paragraph 8(1)(b) of the AWPPA.

2.3 Duties and Responsibilities of a PPO

2.3.1 The duties and responsibilities of a PPO will depend on the powers conferred as specified in the PPO's certificate of designation and on the instructions which may be given, from time to time, by regional and Headquarters authorities. Such duties and responsibilities may include:

- (a) surveillance of Canadian and adjoining waters from aircraft or ships;
- (b) co-ordination of the investigation of reported incidents of pollution by ships;
- (c) boarding of any ship to carry out any inspection that may be necessary to establish that the condition of the ship, its machinery and equipment is in accordance with the requirements of the certificate held on board;
- (d) boarding of any ship believed on reasonable grounds of discharging a pollutant, for the purpose of:
 - (i) obtaining information from the master and other personnel on board in order to

dans les eaux arctiques, ou risque de l'être, le FCPP peut :

- (i) ordonner à tous les navires se trouvant dans une zone spécifiée des eaux arctiques, de lui signaler leur position,
- (ii) ordonner à tout navire de participer au nettoyage de ces déchets ou à toute opération pour contrôler les déchets ou les circonscrire (voir aussi les sections 3.3.1 et 4.8 du présent manuel),

d) **Saisir un navire 23 :** un FCPP peut, avec le consentement du gouverneur en conseil, saisir un navire et sa cargaison dans les eaux arctiques, la mer territoriale ou les eaux intérieures s'il a des motifs raisonnables de soupçonner :

- (i) que le navire a enfreint une disposition de la LPPEA ou de ses règlements;
- (ii) que le propriétaire du navire ou de la cargaison a omis de fournir une preuve de solvabilité conformément à l'alinéa 8(1)b) de la LPPEA.

2.3 Fonctions et responsabilités d'un FCPP

2.3.1 Les fonctions et responsabilités d'un FCPP dépendront des pouvoirs qui lui seront conférés par son certificat, ainsi que des instructions qu'il recevra de temps à autre des autorités des bureaux régionaux et de l'Administration centrale. Ces fonctions et responsabilités peuvent, entre autres, être les suivantes :

- a) faire surveiller les eaux canadiennes et limitrophes par des aéronefs ou des navires;
- b) coordonner les enquêtes menées sur les cas de pollution imputables à des navires;
- c) monter à bord de tout navire et procéder à une inspection qui lui permettra de déterminer, si besoin est, que le navire, ses machines et son équipement sont conformes aux spécifications du certificat de bord;
- d) arraisonner tout navire qu'il soupçonne d'avoir rejeté un polluant, afin :
 - (i) d'obtenir du capitaine et des autres membres de l'équipage des renseignements qui l'aideront à remplir ses fonctions,

- assist the PPO in carrying out duties and functions,
- (ii) examining the ship's log book, oil record book(s) cargo manifest and other documents as required,
- (iii) inspecting any part of the ship and its equipment, including the opening up of pumps and other parts as necessary, to ascertain the possible source of the emission of pollutant,
- (iv) ascertaining the immediate past and planned movement of the ship while in Canadian and adjoining waters,
- (v) obtaining samples of oil or any other pollutant carried on board,
- (e) arranging for the taking of samples of polluted water and other evidence from the water;
- (f) arranging for the analysis of polluted water and samples of oil or any other pollutant acquired from a ship or water;
- (g) questioning witnesses, or other persons who might have been witnesses, with respect to any incident of pollution;
- (h) reporting result of investigation to an immediate supervisor and making recommendations in regard to implementing prosecution action or where the investigation involves a non-Canadian ship in, or proceeding to, non-Canadian waters, to submit details of investigation to regional authorities for onward transmission to the Coast Guard Ship Safety Branch, Ottawa, in accordance with 5.4;
- (i) directing ships to proceed per the PPO's instructions; and
- (j) declaring an emergency zone if a major spill has occurred or if there is imminent danger of one occurring.
- (ii) de consulter le journal de bord, le registre des hydrocarbures, le manifeste, ainsi que d'autres documents, au besoin,
- (iii) d'inspecter toute partie du navire et son équipement et, si nécessaire, d'ouvrir les pompes et autres appareils pour découvrir l'origine de la pollution,
- (iv) de s'informer des déplacements récents et projetés des navires dans les eaux canadiennes et limitrophes,
- (v) de prélever des échantillons des hydrocarbures ou de toutes autres substances polluantes transportés à bord,
- e) prendre les mesures nécessaires afin de recueillir des échantillons d'eau polluée et d'autres preuves;
- f) prendre les mesures nécessaires afin de faire analyser l'eau polluée et les échantillons d'hydrocarbures ou de toute autre substance polluante prélevés sur le navire ou dans l'eau;
- g) interroger des témoins ou toute autre personne qui aurait pu être témoin d'un cas de pollution;
- h) présenter un rapport d'enquête à son supérieur immédiat et faire des recommandations sur les mesures à prendre ou, si l'enquête a porté sur un navire non canadien se trouvant dans des eaux non canadiennes ou se dirigeant vers ces eaux, remettre les conclusions de l'enquête aux autorités régionales qui les achemineront à la Direction de la sécurité des navires de la Garde côtière, à Ottawa, conformément à la section 5.4;
- i) ordonner aux navires de poursuivre leur route conformément à ses instructions;
- j) déclarer une zone d'urgence s'il s'est produit un déversement majeur ou s'il existe un risque imminent d'un tel déversement.

2.3.2 A PPO shall not exercise powers that have not been conferred on him or her.

2.3.2 Un FCPP ne doit pas exercer des pouvoirs qui ne lui ont pas été conférés.

2.3.3 It should be emphasized that a PPO's powers, other than those respecting information to be provided in accordance with paragraphs 662(l)(a), (b), (c), (d), (i), (j), (k), (l), (m) and (n) of the CSA and paragraph 15(4)(a) of the AWPPA,

2.3.3 Il faut souligner que les pouvoirs, autres que ceux qui concernent les demandes de renseignements prévues aux alinéas 662(1)a), b), c), d), i), j), k), l), m) et n) de la LMMC et à l'alinéa 15(4)a) de la

are intended for use in an emergency situation and are not intended for everyday use.

2.3.4 Before a PPO makes a decision in an area where there is legislation administered by another authority, that supports or complements the safety and pollution prevention measures, the PPO shall consult with the other authority. Harbour authorities are examples of authorities that administer legislation that can support or complement that administered by the PPO.

2.3.5 The powers and responsibilities described in this Manual refer to pollution prevention only. In carrying out any pollution inspection or investigation PPO's, especially those who are steamship inspectors, should bear in mind that none of their other powers and responsibilities relating to the safety of the ship and its crew have been addressed in this Manual.

LPPEA, conférés à un FCPP sont exercés dans des situations d'urgence et non tous les jours.

2.3.4 Avant de prendre une décision dans un domaine où il existe d'autres mesures législatives appliquées par une autre autorité et qui appuient ou complètent les mesures de sécurité et de prévention de la pollution, le FCPP doit consulter cette autre autorité. Les autorités portuaires, par exemple, appliquent des mesures législatives pouvant appuyer ou compléter les mesures législatives appliquées par le FCPP.

2.3.5 Les pouvoirs et responsabilités décrits dans le présent manuel se rapportent uniquement à la prévention de la pollution. Durant toute inspection ou enquête reliée à la pollution, les FCPP, surtout ceux qui sont des inspecteurs de navires à vapeur, ne doivent pas oublier que le présent manuel ne traite aucunement de leurs autres pouvoirs et responsabilités concernant la sécurité du navire et de son équipage.

PART 3

SURVEILLANCE AND REPORTING

3.1 Reporting to a PPO - General

3.1.1 It is of prime importance that delay be avoided in transmitting a report to the nearest PPO, in order that immediate investigation and enforcement action might be taken. In this regard a PPO should ensure that outside agencies who may make such reports are informed of the nearest office to which the report can be made, as listed in 7.1.

3.1.2 Where a Canadian Coast Guard Region has established reporting procedures, such procedures should be followed for incidents occurring in that Region.

3.1.3 PPO's shall seek all available information from the person reporting an incident and record it in writing. Information should include:

- (1) name of ship, type, port of registry and official number,
- (2) date, time and place of incident,
- (3) description of pollutant,
- (4) extent of pollution, and
- (5) other related information, such as names and locations of witnesses, etc.

3.2 Pollution from Shore Based Facilities

3.2.1 As the authority and responsibilities of the PPO's referred to above are confined to pollution from ships, reports of pollution originating from shore based installations such as refineries, waste storage facilities, sewers, etc., should be passed on to the municipal, federal or provincial authorities

PARTIE 3

SURVEILLANCE ET RAPPORTS

3.1 Rapports à un FCPP - Généralités

3.1.1 Il est très important de signaler sans délai tout cas de pollution au FCPP le plus près, afin que les mesures qui s'imposent soient prises et que l'enquête débute sur-le-champ. A cet égard, le FCPP doit s'assurer que les organismes extérieurs susceptibles de signaler ces cas de pollution savent où se trouve le bureau le plus près où ils peuvent envoyer leur rapport. Une liste des FCPP est donnée en 7.1.

3.1.2 Lorsqu'une région de la Garde côtière canadienne a établi une règle de présentation des rapports, celle-ci devrait être suivie en ce qui concerne les cas de pollution dans cette région.

3.1.3 Les FCPP doivent obtenir de la personne qui signale un cas de pollution tous les renseignements disponibles et les consigner. Ces renseignements devraient inclure :

- (1) le nom du navire, son type, le port d'immatriculation et le numéro officiel,
- (2) la date, l'heure et le lieu de l'incident,
- (3) la description du polluant,
- (4) l'étendue de la pollution, et
- (5) d'autres renseignements pertinents, comme le nom et l'adresse des témoins, etc.

3.2 Pollution causée par des installations à terre

3.2.1 Comme les pouvoirs et responsabilités des FCPP susmentionnés se limitent à la pollution causée par les navires, les rapports concernant des cas de pollution causée par une installation à terre (raffineries, installations de traitement des déchets, eaux d'égout, etc.) ou une installation de production pétrolière en

concerned for further action by them. PPO's should ensure that they are aware of the names, addresses and telephone numbers of these authorities in their area, unless such reports are made through the local Traffic Centre.

3.3 Oil and Toxic Materials Spills

3.3.1 Where a PPO receives a report of an incident involving a significant spillage of oil or toxic material which may require clean-up or other action, the report must be transmitted without delay to the appropriate regional manager emergency operations (RMEO) listed in 7.4, either directly or according to regional procedures. Unless the PPO has instructions from the Regional Director, Canadian Coast Guard, or Supervising Officer to the contrary, the PPO's responsibilities with respect to the clean-up of the spill will cease with the onward transmission of the report.

3.4 Areas of Surveillance

3.4.1 The waters covered by the CSA and the AWPPA are described in 1.1 of this Manual.

3.4.2 Surveillance of these waters by a PPO should involve a check for any discharge which is not an allowable one, as indicated in Schedule I.

3.5 Reporting by Ships

3.5.1 The *Pollutant Discharge Reporting Regulations* require that the master, other person in charge or the owner, charterer, manager or operator of the ship must report discharges or probable discharges of pollutants from a ship to the nearest PPO or, if the ship is a Canadian ship in the waters of a foreign state, to the appropriate authority of that state. This requirement does not apply to a permissible discharge of a pollutant not required by the Regulations to be reported. Failure to report may result on summary conviction in a fine not exceeding two hundred thousand dollars (paragraph 657(1)(a) and section 667 of the CSA).

mer, devraient être transmis aux autorités municipales, fédérales ou provinciales concernées, afin qu'elles agissent en conséquence. Les FCPP devraient s'assurer qu'ils ont le nom, l'adresse et le numéro de téléphone de ces autorités dans leur région, sauf si ces rapports sont faits par l'intermédiaire du centre de trafic local.

3.3 Déversements d'hydrocarbures et de matières toxiques

3.3.1 Si un FCPP reçoit un rapport concernant un gros déversement d'hydrocarbures ou de matières toxiques, qui peut exiger des opérations de nettoyage ou d'autres mesures, il doit transmettre sans délai le rapport au directeur régional approprié des opérations d'urgence (RMEO) figurant à la section 7.4, soit directement, soit suivant les procédures régionales. La responsabilité du FCPP en ce qui concerne le nettoyage des lieux du déversement cessera dès qu'il aura remis le rapport, sauf s'il a reçu des indications contraires du directeur régional, Garde côtière canadienne, ou de son superviseur.

3.4 Zones de surveillance

3.4.1 Les eaux auxquelles s'appliquent la LMMC et la LPPEA sont décrites à la section 1.1 du présent manuel.

3.4.2 Le FCPP qui surveille ces eaux devrait s'assurer qu'il n'y a pas de rejet non admissible, comme il est indiqué à l'annexe I.

3.5 Rapports faits par les navires

3.5.1 Le *Règlement sur les rapports relatifs au rejet de polluants* oblige le capitaine ou la personne responsable du navire, ou le propriétaire, l'affrètement, le gérant ou l'exploitant du navire à faire rapport des rejets réels ou possibles de polluants par un navire au FCPP le plus près ou, dans le cas d'un navire canadien se trouvant dans les eaux d'un État étranger, à l'autorité appropriée de cet État. Cette exigence ne s'applique pas à un rejet admissible de polluant à l'égard duquel le Règlement n'exige pas de rapport. Toute personne ou tout navire qui omet de faire rapport peut encourir, sur déclaration sommaire de culpabilité, une amende maximale de deux cent mille dollars (alinéa 657(1)a) et article 667 de la LMMC).

3.5.2 The AWPPA requires that the master of every ship must report the discharge, or the danger of discharge, from that ship of pollutants to the nearest PPO. Failure to do so may result on summary conviction of the ship in a fine not exceeding twenty-five thousand dollars. (Subsection 5(2) and 19(2)).

3.5.3 Reporting guidelines are contained in TP 9834 Guidelines for Reporting Incidents Involving Dangerous Goods, Harmful Substances and/or Marine Pollutants.

3.5.4 There is no legal requirement for any ship to report either the discharge, or danger of discharge of a pollutant from any other ship or source to a PPO but such reports may be made voluntarily.

3.6 Canadian Coast Guard Service

3.6.1 The overall responsibility for the prevention of pollution of Canadian territorial waters, Arctic waters and fishing zones, by ships, rests with the Marine Group of Transport Canada and in particular with the Coast Guard Ship Safety Branch and the Coast Guard Fleet.

3.6.2 The role of the Coast Guard Fleet is primarily confined to surveillance, by both ships and aircraft, and the reporting of suspected incidents of pollution to the nearest Ship Safety Office as listed in section 7.1. Due to the location of a pollution incident, or where no other PPO is available, it may be necessary for Coast Guard Fleet officers who are appointed as PPOs to carry out an investigation and become involved in enforcement action. In such cases the procedures set forth in this manual should be followed.

3.6.3 Coast Guard Fleet ships and aircraft may also be required to assist other PPO's in carrying out investigations and in enforcement action. Requests for such assistance will be made through the Coast Guard base to which the ship or aircraft is attached.

3.5.2 Le capitaine de tout navire est tenu, en vertu de la LPPEA, de faire rapport au FCPP le plus près de tout rejet réel ou possible de polluants par le navire. Toute omission de sa part le rend passible, sur déclaration sommaire de culpabilité, d'une amende maximale de vingt-cinq mille dollars (paragraphe 5(2) et 19(2)).

3.5.3 Les directions concernant la notification des incidents se trouvent aux lignes directrices concernant la notification des incidents mettant en cause des marchandises dangereuses, des substances nuisibles et/ou des polluants marins, TP 9834.

3.5.4 La loi n'oblige pas un navire à faire rapport à un FCPP du rejet réel ou possible de polluant par un autre navire ou une autre source, mais ces rapports peuvent être faits volontairement.

3.6 Service de la Garde côtière canadienne

3.6.1 La responsabilité globale de la prévention de la pollution des eaux territoriales canadiennes, des eaux arctiques et des zones de pêche, par les navires, incombe au Groupe maritime de Transports Canada et, en particulier, à la Direction de la sécurité des navires de la Garde côtière et à la Flotte de la Garde côtière.

3.6.2 Le rôle de la Flotte de la Garde côtière est principalement d'assurer la surveillance au moyen de navires et d'aéronefs et de signaler les cas présumés de pollution au bureau de la Sécurité des navires le plus près figurant à la section 7.1. Compte tenu du lieu de l'incident, ou lorsqu'il n'y a pas d'autre FCPP disponible, les officiers de la Flotte de la Garde côtière qui sont désignés FCPP peuvent être appelés à mener une enquête et à faire appliquer la loi. Dans ces cas, il faudrait suivre les procédures établies dans le présent manuel.

3.6.3 Les navires et les aéronefs de la Flotte de la Garde côtière peuvent également être appelés à aider d'autres FCPP à mener des enquêtes et à appliquer la loi. Les demandes relatives à une telle aide sont faites par l'intermédiaire de la base de la Garde côtière dont relève le navire ou l'aéronef.

3.7 Department of National Defence

3.7.1 Aircraft of the Department of National Defence carry out aerial surveillance covering coastal waters and fishing zones.

3.7.2 Where suspected pollution from ships is observed reports should be relayed to the following:

Newfoundland

Regional Director Ship Safety,
Canadian Coast Guard,
Paramount Bldg., P.O. Box 1300,
St. John's, Nfld. (Tel. 709-772-5165)
A1C 6H8

East Coast

Regional Director Ship Safety,
Canadian Coast Guard,
Queen's Square, Alderney Dr., 11th Floor,
P.O. Box 1013,
Dartmouth, N.S. (Telephone No. 426-3060)
B2Y 4K2

West Coast

Regional Director Ship Safety,
Canadian Coast Guard,
Suite 620, 800 Burrard St.,
Vancouver, B.C. (Tel. No. 604-631-3846)
V6Z 2J8

3.7.3 Incidents should be reported using Pollution Violation Reports, photographs and sketches.

3.8 Royal Canadian Mounted Police

3.8.1 Marine Surveyors and other marine personnel of Transport Canada have been appointed as PPOs, but owing to practical difficulties these powers have not been given to R.C.M.P. Officers.

3.8.2 The R.C.M.P. will assist in ways such as the serving of summons or execution of a warrant, on request from a PPO. If a violation involving a foreign ship is encountered by or reported to the Force and a PPO is not available, the R.C.M.P. will conduct an investigation and if there is enough evidence, will proceed with prosecution. If upon completion of the investigation there is insufficient

3.7 Ministère de la Défense nationale

3.7.1 Des aéronefs du ministère de la Défense nationale effectuent une surveillance aérienne des eaux côtières et des zones de pêche.

3.7.2 Les cas présumés de pollution par les navires doivent être signalés à l'une des personnes suivantes :

Terre-Neuve

Directeur régional, Sécurité des navires,
Garde côtière canadienne,
Paramount Bldg., P.O. Box 1300,
St. John's, T.-N. (N° de téléphone 709-772-5165)
A1C 6H8

Côte est

Directeur régional, Sécurité des navires,
Garde côtière canadienne,
Queen's Square, Alderney Dr., 11th Floor,
P.O. Box 1013,
Dartmouth, N.S. (N° de téléphone 426-3060)
B2Y 4K2

Côte ouest

Directeur régional, Sécurité des navires,
Garde côtière canadienne,
Suite 620, 800 Burrard St.,
Vancouver, B.C. (Tél. 604-631-3846)
V6Z 2J8

3.7.3 Les cas de pollution devraient être signalés au moyen de rapports d'incident de pollution, de photos et de croquis.

3.8 Gendarmerie royale du Canada

3.8.1 Des experts maritimes et d'autres membres du personnel du Groupe maritime de Transports Canada ont été désignés FCPP, mais, pour des raisons pratiques, ces pouvoirs n'ont pas été conférés à des agents de la GRC.

3.8.2 Sur la demande des FCPP, la GRC se chargera des sommations et des mandats. Si la GRC s'aperçoit qu'un navire étranger commet une infraction, ou si on lui fait rapport à cet effet, et qu'il n'y ait pas de FCPP disponible, la GRC mènera une enquête et si elle a suffisamment de preuves, engagera des poursuites. Si l'enquête ne permet pas de réunir suffisamment de preuves pour engager des poursuites, la GRC fera

evidence to prosecute, the circumstances will be reported to the nearest office of The Canadian Coast Guard Ship Safety Branch or to headquarters, Ottawa, as listed in 7.1, so that Transport Canada may be advised before the ship departs from Canada. Offences involving Canadian ships should be reported to the nearest Canadian Coast Guard Ship Safety office as soon as possible.

3.9 Surveillance Aircraft

3.9.1 By agreement between Canada and the United States under the Great Lakes Water Quality Agreement, aircraft carry out patrols over the Great Lakes and St. Lawrence River areas during the shipping season. Canadian Coast Guard aircraft patrol the waters of the St. Lawrence River, Lake Ontario and Lake Erie as far as Windsor/Detroit and United States aircraft are responsible for surveillance of Lake Huron and Lake Superior and their connecting waters from Windsor/Detroit.

3.9.2 When the Canadian Coast Guard aircraft is required to carry out surveillance in connection with a particular pollution incident or report received of an oil spill in the St. Lawrence River or Great Lakes, contact can be established with the aircraft by telephoning the Flight Operations Office at the Ottawa International Airport at (613) 998-3036 and as circumstances dictate,

- (i) leave a message for aircraft, or
- (ii) leave a request for aircraft to contact caller immediately or on landing.

3.9.3 Contact with the United States Coast Guard should be made through the office of the Regional Director Ship Safety, Sarnia (telephone no. (519) 383-1825).

3.9.4 During the winter months the aircraft is based in Newfoundland. The aircraft can be contacted through BMSF at 709-772-5171.

3.9.5 The Canadian Coast Guard, east coast pollution patrol aircraft is based in Moncton, N.B. The aircraft can be contacted through Flight Dispatch at 506-851-7170, through Jim Grant, Regional Director Aircraft Services at 506-851-7074 or by telephoning the coordinator, Chas Cormier at 506-851-2822.

rapport des circonstances au bureau de la Sécurité des navires de la Garde côtière canadienne le plus près ou à l'Administration centrale, à Ottawa, comme il est indiqué à la section 7.1, afin que Transports Canada puisse être informé avant que le navire ne quitte le Canada. Les infractions commises par des navires canadiens doivent être signalées le plus tôt possible au bureau de la Sécurité des navires de la Garde côtière canadienne le plus près.

3.9 Aéronef de surveillance

3.9.1 En vertu de l'Accord sur la qualité de l'eau dans les Grands lacs, entre le Canada et les États-Unis, un aéronef patrouille les Grands lacs et le fleuve Saint-Laurent durant la saison de navigation. Un aéronef de la Garde côtière canadienne patrouille le fleuve Saint-Laurent, le lac Ontario et le lac Érié jusqu'à Windsor et Détroit, tandis qu'un aéronef des États-Unis assure la surveillance du lac Huron et du lac Supérieur ainsi que de leurs eaux de communication depuis Windsor et Détroit.

3.9.2 Lorsque l'aéronef de la Garde côtière canadienne doit assurer la surveillance relativement à un cas particulier de pollution ou à un rapport reçu à propos d'un déversement d'hydrocarbures dans le fleuve Saint-Laurent ou les Grands lacs, on peut communiquer avec l'aéronef en téléphonant au Bureau des opérations de vol à l'Aéroport international d'Ottawa au (613) 998-3036 et, selon le cas,

- (i) laisser un message pour l'aéronef,
- (ii) demander qu'on retourne l'appel immédiatement ou après l'atterrissage.

3.9.3 Pour communiquer avec la Garde côtière des États-Unis, on devrait passer par le bureau du directeur régional, Sécurité des navires, Sarnia (n° de téléphone (519) 383-1825).

3.9.4 Pendant les mois d'hiver, l'aéronef est basé à Terre-Neuve. Pour communiquer avec l'aéronef, on devrait s'adresser à BMSF au (709) 772-5171.

3.9.5 Sur la côte est, l'aéronef de la Garde côtière canadienne chargé de la surveillance de la pollution est basé à Moncton, N.B. Pour communiquer avec l'aéronef, on peut s'adresser au Service de régulation des vols au (506) 851-7170, à Jim Grant, Directeur régional, Services des opérations d'aéronef au 851-7074 ou au pilote, Chas Cormier au (506) 851-2822.

3.9.6 The Canadian Coast Guard's west coast pollution patrol aircraft is based at the Vancouver International Airport. The aircraft can be contacted by telephoning the Aircraft Operation at 604-666-9412 and leaving a message for the 'crew of the Coast Guard pollution patrol aircraft'. The aircraft monitors VHF channel 16 and is call sign Coast Guard 958.

3.10 Reports of Alleged Inadequacy of Reception Facilities

3.10.1 The provision by ports and terminals of adequate reception facilities for shipboard wastes is imperative in order that ship operators may comply with the regulatory requirements for not discharging these wastes into the sea.

3.10.2 Whenever a PPO receives a complaint from any ship or becomes aware through the investigation of a pollution incident or the inspection of a ship that reception facilities at a Canadian port or terminal are inadequate, the PPO should investigate to determine whether or not the facilities are indeed inadequate and what should, or is, being done by the port authorities to correct the situation.

3.10.3 In general, reception facilities at loading, unloading and repair ports and terminals should be considered adequate if:

- (a) as a minimum, they have a capacity capable of receiving those wastes, residues and mixtures which are handled within the port and are required by regulation to be discharged to a reception facility, bearing in mind any special arrangements or circumstances which might increase or decrease the capacity required;
- (b) their receiving capability is at least appropriate in time and availability to respond to the continuing needs of ships using the port; and
- (c) they provide arrangements and equipment needed to permit a discharge of wastes, residues and mixtures without causing undue delay to ships; arrangements include need for prior notification, a standard

3.9.6 Sur la côte ouest, l'aéroport d'attache de l'aéronef de la GCC chargé de la surveillance de la pollution est l'Aéroport international de Vancouver. Pour communiquer avec son équipage, on peut le rejoindre par l'entremise du Service des opérations d'aéronef, au (604) 666-9412. L'aéronef est à l'écoute du canal 16 sur VHF et son indicatif d'appel est "Coast Guard 958".

3.10 Rapports sur les installations de réception jugées insuffisantes

3.10.1 Il faut absolument que les ports et terminaux fournissent des installations de réception capables de recevoir les déchets des navires si l'on veut que les exploitants de navires se conforment aux exigences relatives au rejet de ces déchets en mer.

3.10.2 Chaque fois qu'un FCPP reçoit d'un navire une plainte indiquant que les installations de réception d'un port ou d'un terminal canadien sont insuffisantes, ou qu'il se rend compte lui-même d'une telle situation au cours d'une enquête sur un cas de pollution ou au cours de l'inspection d'un navire, il devrait faire enquête afin de déterminer si les installations sont effectivement insuffisantes et de voir ce que les autorités portuaires devraient faire, ou font déjà, pour corriger la situation.

3.10.3 En général, les installations de réception des ports et terminaux de chargement, de déchargement et de réparation devraient être jugées suffisantes si elles répondent aux conditions suivantes :

- a) elles ont au moins la capacité de recevoir les déchets, résidus et mélanges qui sont manutentionnés dans le port et qui doivent, par réglementation, être rejetés dans une installation de réception, compte tenu de toutes dispositions ou circonstances spéciales qui pourraient entraîner une augmentation ou une diminution de la capacité requise;
- b) leur capacité de réception en termes de temps et de disponibilité suffit au moins à répondre aux besoins continus des navires qui utilisent le port;
- c) elles sont en mesure de recevoir, sans imposer aux navires des retards anormaux, des déchets, résidus et mélanges provenant de ces navires. À cette fin, elles doivent demander un préavis, fournir l'équipement (raccord normalisé de jonction des tuyautages de rejet,

discharge connection, proper piping for unloading liquid residues, required personnel, backpressure not exceeding 1 bar on ship stripping systems.

tuyautages adéquats pour le déchargement des résidus liquides) et le personnel nécessaires. En outre, elles doivent s'assurer que la contre-pression dans les systèmes d'assèchement des navires ne dépasse pas 1 bar.

3.10.4 Whether the facilities are found to be adequate or inadequate, a report must be submitted to the Director General, Ship Safety, Ottawa indicating:

3.10.4 Que les installations soient jugées suffisantes ou insuffisantes, il doit être présenté au directeur général de la Sécurité des navires à Ottawa un rapport indiquant :

- (a) Name of port or terminal and location
- (b) Date of occurrence
- (c) Ship's name
- (d) Ship's call sign
- (e) Ship's flag
- (f) Alleged nature of inadequacy
- (g) Was the port given prior notification
- (h) Investigation results
- (i) Action taken or recommended.

- a) le nom du port ou du terminal et l'endroit où il est situé
- b) la date
- c) le nom du navire
- d) l'indicatif d'appel du navire
- e) le pavillon du navire
- f) la nature de l'insuffisance alléguée
- g) si le port a reçu un préavis
- h) les résultats de l'enquête
- i) les mesures prises ou recommandées

3.10.5 Whenever a PPO is informed by a Canadian ship that reception facilities in a foreign country are inadequate, then a report similar to that in 3.10.4 should be submitted to the Director General, Ship Safety, Ottawa including items a, b, c, d and f. This report will be forwarded to the port State through Foreign Affairs for investigation and action by that State.

3.10.5 Chaque fois qu'un FCPP est informé par un navire canadien que les installations de réception d'un autre pays sont insuffisantes, il devrait alors présenter au directeur général de la Sécurité des navires à Ottawa un rapport semblable à celui dont il est question en 3.11.4, en y incluant les renseignements demandés en a), b), c), d) et f). Ce rapport sera envoyé, par l'intermédiaire des Affaires étrangères, à l'État où se trouve le port pour qu'il mène une enquête et prenne des mesures.

PART 4

BOARDING, INSPECTING AND DIRECTING SHIPS

4.1 Definitions

4.1.1 "Canadian waters" means the territorial sea of Canada and all waters of Canada landward of the territorial sea;

"defective ship" means a ship that complies with Part XV of the CSA or the AWPPA and regulations made thereunder, except that an item or items of the compulsorily fitted pollution prevention or navigational equipment are defective and there has been no opportunity to make repairs, or a chart or charts appropriate to the voyage could not be obtained despite all reasonable effort, or the ship has been involved in an incident that has affected its seaworthiness;

"deficient ship" means a ship that does not comply with Part XV of the CSA or the AWPPA or a regulation made thereunder because the ship

- (1) is a non-Canadian tanker of more than 150 gt or a non-Canadian ship of more than 400 gt and does not have on board a valid IOPP Certificate or documentary evidence of compliance (CSA only), or
- (2) is a non-Canadian ship carrying NLS in bulk and does not have on board a valid INLS Certificate or COF or documentary evidence of compliance (CSA only), or
- (3) is not fitted with all mandatory pollution prevention equipment (CSA only), or
- (4) is not fitted with all mandatory navigational equipment, or

PARTIE 4

ARRAISONNEMENT, INSPECTION ET DIRECTION DES NAVIRES

4.1 Définitions

4.1.1 "Eaux canadiennes" désigne la mer territoriale du Canada et toutes les eaux intérieures du Canada;

"navire défectueux" désigne un navire qui est conforme à la partie XV de la LMMC ou de la LPPEA et à leurs règlements d'exécution, sauf qu'un ou des articles de l'équipement de prévention de la pollution ou de l'équipement de navigation obligatoire sont défectueux et qu'on n'a pas eu l'occasion de les réparer, ou qu'une ou des cartes appropriées au voyage n'ont pu être obtenues malgré tous les efforts, ou que le navire a été impliqué dans un incident qui a eu un effet sur sa navigabilité;

"navire non conforme" désigne un navire qui n'est pas conforme à la partie XV de la LMMC ou de la LPPEA ou à leurs règlements d'exécution du fait que le navire

- (1) est un navire-citerne non canadien de plus de 150 tjb ou un navire non canadien de plus de 400 tjb et qu'il n'a pas à son bord un certificat IOPP valable ou une preuve documentaire de sa conformité (LMMC seulement), ou
- (2) est un navire non canadien qui transporte des SLN en vrac et qu'il n'a pas à son bord un certificat INLS ou un COF ou une preuve documentaire de sa conformité (LMMC seulement), ou
- (3) n'est pas muni de tout l'équipement de prévention de la pollution obligatoire (LMMC seulement), ou
- (4) n'est pas muni de tout l'équipement de navigation obligatoire, ou

- (5) does not have on board all required charts and publications and such omission is not provided for in section 8 or 17 of the *Charts and Publications Regulations*, or
- (6) does not comply with the *Ship's Deck Watch Regulations* except by reason of crew illness, or death after leaving the port of departure, or
- (7) is a sea-going ship carrying a persistent oil in bulk and does not have on board a valid Certificate of Insurance or other Financial Security (CSA only);

"Force Majeure" means a superior or irresistible force; and

"subject waters" means

- (1) for the purposes of the AWPPA, the Arctic shipping safety control zones excluding inland waters, and
- (2) for the purposes of the CSA, Canadian waters excluding the waters covered under the AWPPA.

4.2 Inspections

4.2.1 For the purposes of the *Oil Pollution Prevention Regulations* and the *DC & NLS Regulations*, Port State Control Inspections in Canada are performed by steamship inspectors.

4.2.2 The inspection of foreign ships for MARPOL compliance should be in accordance with Article 5 of MARPOL, with Chapter 3 of the Port State Control manual and with the IMO publication 'Procedures for the Control of Ships and Discharges'. This publication indicates that any such inspection shall be limited to verifying that there is on board a valid IOPP and, if required, an INLS certificate or COF, unless there are clear grounds for believing that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the certificate.

(5) n'a pas à bord toutes les cartes et publications requises et que cette omission n'est pas prévue aux articles 8 ou 17 du *Règlement sur les cartes et publications*, ou

(6) n'est pas conforme au *Règlement sur les quarts à la passerelle des navires*, sauf en raison de maladie d'un membre de l'équipage, ou de décès survenu après avoir quitté le port de départ, ou

(7) est un navire de haute mer qui transporte en vrac une cargaison de plus de 2040 tonnes des hydrocarbures persistants et qu'il n'a pas à son bord un certificat d'assurance ou une autre garantie financière valable (LMMC seulement);

"force majeure" désigne une force supérieure ou irresistible; et

"eaux en question" désigne

- (1) aux fins de la LPPEA, les zones de contrôle de la sécurité de la navigation dans l'Arctique, à l'exception des eaux intérieures, et
- (2) aux fins de la LMMC, les eaux canadiennes à l'exception des eaux visées par la LPPEA.

4.2 Inspections

4.2.1 Aux fins du *Règlement sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures* et du *Règlement sur les PCDSL*, les inspections par l'État où se trouve le port sont faites au Canada par des inspecteurs des navires à vapeur.

4.2.2 Lorsqu'on inspecte des navires étrangers pour s'assurer de leur conformité avec MARPOL, on doit le faire conformément à l'article 5 de MARPOL au chapitre 3 du manuel du programme de contrôle du navire par l'État du port et à la publication de l'OMI intitulée "Procédures de contrôle des navires et des rejets". Il est indiqué dans cette publication que l'on doit se limiter lors de cette inspection à s'assurer qu'il y a à bord un certificat IOPP valable et, au besoin, un INLS ou un COF, sauf si l'on a de bonnes raisons de croire que l'état du navire ou de son équipement ne correspond pas réellement aux détails du certificat.

4.2.3 The inspection of a ship covering all aspects of Part XV and XVI of the CSA, which includes the MARPOL inspection in 4.2.2, would involve:

.1 for a Canadian ship:

(a) ensuring that the construction, equipment, survey certification and operational requirements of the *Oil Pollution Prevention Regulations* are complied with by:

- i) if a COPP or IOPP Certificate is required, verifying there is a valid certificate on board, or if no certificate is required, that there are satisfactory arrangements for the disposal of oil or oily mixtures,
- ii) verifying that proper transfer procedures are being followed if a transfer of oil is taking place,
- iii) examining the oil record book and records from any ODMACS recording device to ensure they are kept up-to-date and that they indicate only permissible discharges of oil are taking place,
- iv) ensuring that oily wastes are being discharged to reception facilities and that receipts are available,
- v) determining that sufficient ullage exists in sludge and slop tanks for the expected generated wastes during the next intended voyage, and
- vi) if a crude oil washing operation is taking place on a tanker, that proper COW procedures are being followed;

(b) if the ship carries noxious liquid substances in bulk, ensuring that the construction, equipment, survey, certification and operational requirements of the *DC & NLS Regulations* are complied with by:

- i) if a COF, INLS or CNLS Certificate is required, verifying there is a valid certificate on board, or if no certificate is required, that there are satisfactory arrangements for the disposal of noxious liquid substances,

4.2.3 Lorsqu'on inspecte un navire pour s'assurer qu'il est conforme à tous égards aux dispositions des parties XV et XVI de la LMMC, notamment lorsqu'on fait l'inspection MARPOL prévue en 4.2.2, on devrait :

.1 en ce qui concerne un navire canadien :

a) s'assurer qu'il satisfait aux exigences du *Règlement sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures* relatives à la construction, à l'équipement, aux visites et à la délivrance des certificats et à l'exploitation,

- i) en vérifiant s'il y a à bord un certificat COPP ou IOPP valide, lorsqu'un tel certificat est exigé, ou s'il y a des dispositifs satisfaisants pour l'évacuation des hydrocarbures ou des mélanges d'hydrocarbures, lorsqu'un certificat n'est pas requis,
- ii) en vérifiant si l'on applique des méthodes de transbordement convenables lorsque des hydrocarbures sont transbordés,
- iii) en examinant le registre des hydrocarbures et les données d'enregistrement provenant de tout système de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures, pour s'assurer qu'ils sont à jour et n'indiquent que des rejets autorisés d'hydrocarbures,
- iv) en vérifiant si les déchets mélangés à des hydrocarbures sont évacués à des installations de réception et si les reçus d'attestation sont disponibles,
- v) en déterminant s'il y a suffisamment de creux dans les citernes de décantation et les citernes à résidus d'hydrocarbures pour les résidus qui seront fort probablement produits durant le voyage suivant,
- vi) en s'assurant qu'on utilise les bonnes méthodes de lavage au pétrole brut;

b) si le navire transporte des substances liquides nocives en vrac, s'assurer qu'il satisfait aux exigences du *Règlement sur les SLN* relatives à la construction, à l'équipement, aux visites, à la délivrance des certificats et à l'exploitation du *Règlement sur les PCDSL*

- i) en vérifiant s'il y a à bord un certificat COF, INLS ou CNLS valable, lorsqu'un tel certificat est exigé, ou

- ii) verifying that transfer procedures are being followed if a transfer of a NLS or dangerous chemical is taking place,
 - iii) examining the cargo record book to ensure that it is being kept up-to-date and that it indicates that proper procedures and discharges as outlined in the ships's Procedures and Arrangements Manual are taking place, and
 - iv) if a NLS cargo has been unloaded, that any required tank washing is taking place and that residues are being discharged ashore;
- (c) if the ship is in or heading to the waters covered by the *Great Lakes Sewage Pollution Prevention Regulations* and is not a naval ship or a pleasure yacht, ensuring that the equipment and operational requirements of the Regulations are complied with by:
- i) if the ship is fitted with sanitation devices approved by the Canadian Coast Guard for use on the Great Lakes, verifying that there are documents on board for the devices and that the automatic continuous records from the devices indicate proper operation, or
 - ii) if the ship is fitted with a holding tank, ensuring that sewage is being pumped out to shore facilities, that records of pumping out are being kept on board, and that sufficient ullage exists for the expected generated sewage before the next intended pumping out;
- (d) ensuring that shipboard generated garbage is either being discharged ashore to proper reception facilities or is being incinerated on board;
- (e) if the ship is a tanker or chemical carrier, ensuring the extra equipment requirements of the *Navigating Appliances and Equipment Regulations* and section 5 of the *Steering Appliances and Equipment Regulations* are complied with by verifying
- ii) en vérifiant si l'on applique les méthodes de transbordement si un transbordement de SLN ou de PCD à lieu,
 - iii) en examinant le registre de la cargaison pour s'assurer qu'il est tenu à jour et qu'il atteste que l'on applique les bonnes méthodes et effectue les rejets, selon les indications du manuel des méthodes et des dispositions du navire, et
 - iv) si une cargaison de SLN a été débarquée, en s'assurant que toute citerne devant être lavée est lavée et que les résidus sont déchargés sur la côte;
- c) si le navire se trouve dans les eaux visées par le *Règlement sur la prévention de la pollution des Grands lacs par les eaux usées*, ou se dirige vers ces eaux, et qu'il ne soit pas un navire de guerre ou un yacht, s'assurer qu'il satisfait aux exigences du Règlement relatives à l'équipement et à l'exploitation,
- i) si le navire est muni d'appareils d'épuration approuvés par la Garde côtière canadienne pour usage sur les Grands Lacs, en vérifiant s'il a à bord des documents concernant ces appareils et que les enregistrements automatiques continus de ces appareils attestent de leur bon fonctionnement,
 - ii) si le navire est muni d'une citerne de stockage, en s'assurant que les eaux usées sont rejetées par pompage à des installations à terre, que des rapports de pompage sont gardés à bord et qu'il y a suffisamment de creux dans les citernes pour toutes les eaux usées qui seront produites en attendant la prochaine vidange par pompage;
- d) s'assurer que les ordures produites à bord sont transférées à des installations de réception convenables à terre;
- e) si le navire est un navire-citerne ou un transporteur de produits chimiques, s'assurer qu'il satisfait aux exigences du *Règlement sur les appareils et le matériel de navigation* et de l'article 5 du *Règlement sur les appareils de gouverne* relatives à l'équipement supplémentaire en vérifiant s'il y a à bord un certificat valable de

there is on board a valid Cargo Ship Safety Construction Certificate and Cargo Ship Safety Equipment Certificate or an Inspection Certificate issued by a steamship inspector;

(f) if the ship is carrying pollutants, ensuring that the requirements of the *Ship Station Radio Regulations* and the *VHF Radiotelephone Practices and Procedures Regulations* are complied with by verifying there is, if required, a valid Cargo Ship Safety Radiotelegraphy Certificate, Cargo Ship Safety Radiotelephony Certificate, Passenger Ship Safety Certificate, Nuclear Passenger Ship Safety Certificate, Nuclear Cargo Ship Safety Certificate, Radio Inspection Certificate, or an Exemption Certificate on board;

(g) if the ship is a sea-going tanker carrying more than 2040 tonnes of any persistent oil in bulk as cargo, verifying there is a valid Certificate of Insurance or Other Financial Security in respect of Civil Liability for Oil Pollution Damage on board;

(h) ensuring compliance with the *Charts and Publications Regulations* by verifying that all required charts and publications are on board (note that although this regulation is not made pursuant to Part XV, by virtue of 662(1)(b) of the CSA a PPO is authorized to verify compliance with the regulation); and

(i) ensuring compliance with the *Ship's Deck Watch Regulations* and the *Safe Manning Regulations* by verifying that required procedures are being followed and that the ship is manned with the required number of qualified personnel and that their certificates are on board (as in (h) note that these regulations are not made under Part XV but a PPO may verify that the ship complies with them).

sécurité relatif à la construction des navires de charge et un certificat valable de sécurité relatif à l'équipement des navires de charge ou un certificat valable d'inspection délivré par un inspecteur de navires à vapeur;

f) si le navire transporte des polluants, s'assurer qu'il satisfait aux exigences du *Règlement sur les stations radio de navires* et du *Règlement sur les pratiques et les règles de radiotéléphonie en VHF* en vérifiant s'il y a à bord, au besoin, un certificat valable de sécurité radiotélégraphique pour navire de charge, un certificat valable de sécurité radiotéléphonique pour navire de charge, un certificat valable de sécurité pour navire à passagers, un certificat valable de sécurité pour navire nucléaire à passagers, un certificat valable de sécurité pour navire nucléaire de charge, un certificat valable d'inspection radio ou un certificat d'exemption;

g) si le navire est un navire-citerne de haute mer transportant comme cargaison plus de 2 040 tonnes d'hydrocarbures persistants en vrac, vérifier s'il y a à bord un certificat d'assurance valable ou une autre garantie financière en ce qui concerne la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures;

h) assurer la conformité avec le *Règlement sur les cartes et publications* en vérifiant si toutes les cartes et publications requises sont à bord (remarquer que, même si ce règlement n'est pas établi en vertu de l'alinéa 662(1)b) de la partie XV de la LMMC, les FCPP sont autorisés à vérifier la conformité avec le Règlement); et

i) assurer la conformité avec le *Règlement sur les quarts à la passerelle des navires* et avec le *Règlement sur l'armement en personnel* en vue de la sécurité en vérifiant si le navire suit les procédures nécessaires, s'il transporte le nombre requis de personnes qualifiées et si leurs certificats sont à bord (tout comme en h), remarquer que ces règlements ne sont pas établis en vertu de la partie XV, mais que les FCPP peuvent vérifier si le navire leur est conforme).

.2 for a foreign non-MARPOL flagged ship:

(a) ensuring that the construction, equipment, survey, certification and operational requirements of the *Oil Pollution Prevention Regulations* are complied with by verifying that:

- i) if the ship is an oil tanker of 150 gt and above or any other ship of 400 gt and above, there is valid documentary evidence of compliance with Annex I of MARPOL on board, or
- ii) if the ship is an oil tanker of less than 150 gt or any other ship of less than 400 gt, there are satisfactory arrangements for the disposal of oil or oily mixtures, and
- iii) the operational requirements of 4.2.3.1(a) are complied with;

(b) if the ship carries noxious liquid substances in bulk, ensuring that:

- i) the construction, equipment, survey, certification and operational requirements of the *DC & NLS Regulations* are complied with by verifying that there is valid documentary evidence of compliance with Annex II of MARPOL on board, and
- ii) the operational requirements of 4.2.3.1(b) are complied with;

(c) ensuring that the requirements of 4.2.3.1 (c), (d), (e), (f), (h) and (i) are complied with (note that for (h) and (i) the authority to verify compliance comes from 662(l)(c) of the CSA); and

(d) if the ship is a sea-going tanker carrying more than 2040 tonnes of any persistent oil in bulk as cargo, verifying there is on board a valid Certificate of Insurance or Other Financial Security in respect of Civil Liability for Oil Pollution Damage:

- i) issued by the flag state, if the state is a party to the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969, (see 1.4.7), or

.2 en ce qui concerne un navire étranger battant pavillon d'un État non partie à MARPOL :

a) s'assurer qu'il satisfait aux exigences du *Règlement sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures* relatives à la construction, à l'équipement, aux visites, à la délivrance des certificats et à l'exploitation en vérifiant en vérifiant

- i) dans le cas où le navire est un pétrolier de 150 tjb et plus ou un navire de 400 tjb et plus, s'il y a à bord une preuve documentaire valable de conformité avec l'annexe I de MARPOL, ou
- ii) dans le cas où le navire est un pétrolier de moins de 150 tjb ou un navire de moins de 400 tjb, s'il y a des dispositifs satisfaisants pour l'évacuation des hydrocarbures ou des mélanges d'hydrocarbures, et
- iii) les exigences relatives à l'exploitation énoncées en 4.2.3.1a) sont satisfaites;

b) si le navire transporte des substances liquides nocives en vrac,

- i) s'assurer qu'il satisfait aux exigences du *Règlement sur les PCDSL* relatives à la construction, à l'équipement, aux visites et à la délivrance des certificats en vérifiant s'il y a à bord une preuve documentaire valable de conformité avec l'annexe II de MARPOL, et
- ii) les exigences relatives à l'exploitation énoncées en 4.2.3.1b) sont satisfaites;

c) si le navire est conforme aux exigences établies en 4.2.3.1 c), d), e), g) et h) (remarquer qu'en ce qui concerne g) et h), le pouvoir de vérifier la conformité découle de l'alinéa 662(1)c) de la LMMC); et

d) si le navire est un navire-citerne de haute mer transportant comme cargaison plus de 2 040 tonnes d'hydrocarbures persistants en vrac, vérifier s'il y a à bord un certificat d'assurance valable ou une autre garantie financière en ce qui concerne la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures:

- i) délivré par l'État dont le navire bat pavillon, si l'État est partie à la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, 1969, (voir 1.4.7), ou

ii) issued by or recognized by Transport Canada, if the flag state is not a party to the CLC (see 4.2.12).

.3 for a foreign MARPOL flagged ship:

(a) ensuring that the construction, equipment, survey, certification and operational requirements of the *Oil Pollution Prevention Regulations* are complied with by verifying that:

- i) if the ship is an oil tanker of 150 gt and above or any other ship of 400 gt and above, there is a valid IOPP Certificate on board, or
- ii) if an IOPP Certificate is not required, there are satisfactory arrangements for the disposal of oil or oily mixtures, and
- iii) the operational requirements of 4.2.3.1(a) are complied with;

(b) if the ship carries noxious liquid substances in bulk, ensuring that:

- i) the construction, equipment, survey, certification and operational requirements of the *DC & NLS Regulations* are complied with by verifying that there is a valid COF or INLS Certificate on board, and
- ii) the operational requirements of 4.2.3.1(b) are complied with;

(c) ensuring the requirements of 4.2.3.1(c), (d), (e), (f), (h), and (i) are complied with;

(d) if the ship is a sea-going ship carrying more than 2040 tonnes of any persistent oil in bulk as cargo, verifying there is a valid Certificate of Insurance or Other Financial Security as in 4.2.3.2(d).

4.2.4 The inspection of a ship for compliance with the AWPPA would involve:

.1 for a Canadian ship:

(a) checking the APP Certificate, if one has been issued (see also 4.2.10);

ii) délivré ou reconnu par Transports Canada, si l'État dont le navire bat pavillon n'est pas partie à la CLC (voir 4.2.12).

.3 en ce qui concerne un navire étranger battant pavillon d'un État partie à MARPOL :

a) s'assurer qu'il satisfait aux exigences du *Règlement sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures* relatives à la construction, à l'équipement, aux visites, à la délivrance des certificats et à l'exploitation en vérifiant

- i) dans les cas où le navire est un pétrolier de 150 tjb et plus ou un autre navire de 400 tjb et plus, s'il y a à bord un certificat IOPP valable, ou
- ii) s'il y a des dispositifs satisfaisants pour l'évacuation des hydrocarbures ou des mélanges d'hydrocarbures, lorsqu'aucun certificat IOPP n'est requis, et
- iii) les exigences relatives à l'exploitation énoncées en 4.2.3.1a) sont satisfaites;

b) si le navire transporte des substances liquides nocives en vrac,

- i) s'assurer qu'il satisfait aux exigences du *Règlement sur les PCDSL* relatives à la construction, à l'équipement, aux visites et à la délivrance des certificats en vérifiant s'il y a à bord un certificat COF ou INLS valable, et
- ii) les exigences relatives à l'exploitation énoncées en 4.2.3.1b) sont satisfaites;

c) s'assurer que les exigences énoncées en 4.2.3.1c), d), e), f), h) et i) sont satisfaites; et

d) si le navire est un navire-citerne de haute mer transportant comme cargaison plus de 2 040 tonnes d'hydrocarbures persistants en vrac, vérifier s'il y a à bord un certificat d'assurance valable ou une autre garantie financière conformément à 4.2.3.2d).

4.2.4 Lorsqu'on inspecte un navire pour s'assurer qu'il est conforme à la LPPEA, on devrait :

.1 en ce qui concerne un navire canadien :

a) vérifier le certificat APP, si un tel certificat a été délivré (voir aussi 4.2.10);

- (b) verifying that the ship is permitted to navigate in any zone in which it is situated or to which it is headed;
- (c) ensuring compliance with the *Ship's Deck Watch Regulations* and the *Safe Manning Regulations* by verifying that required procedures are being followed and that the ship is manned with the number of qualified personnel and that their certificates are on board;
- (d) verifying that there is a qualified ice navigator on board, if required;
- (e) verifying that there is sufficient fuel and water on board, as required (this verification may be in the form of a signed statement from the master or chief engineer attesting to the capacities and soundings at the time of inspection and any planned replenishments);
- (f) ensuring that the ship complies with the *Dangerous Goods Shipping Regulations*, if there are dangerous goods on board, by verifying that there is a valid Dangerous Goods Shipping Statement, Safe Packing Statement, Explosives Loading Certificate and a list or stowage plan, as required, on board, that dangerous goods are properly marked and that general precautions are being taken;
- (g) if the ship does not have an APP Certificate but is carrying more than 453 m³ of oil, verifying that the ship meets the applicable construction standards of the ASPPR;
- (h) ensuring that the requirements of the *Navigating Appliances and Equipment Regulations* and the *Steering Appliances and Equipment Regulations* are complied with by verifying there is on board, if required, a valid Cargo Ship Safety Construction Certificate and Cargo Ship Safety Equipment Certificate or an Inspection Certificate issued by a steamship inspector;
- b) vérifier si le navire a l'autorisation de naviguer dans la zone où il se trouve ou vers laquelle il se dirige;
- c) assurer la conformité avec le *Règlement sur les quarts à la passerelle des navires* et avec le *Règlement sur l'armement en personnel* en vue de la sécurité en vérifiant si le navire suit les procédures nécessaires, s'il transporte le nombre requis de personnes qualifiées et si leurs certificats sont à bord;
- d) vérifier s'il y a à bord une personne qualifiée pour la navigation dans les glaces, au besoin;
- e) vérifier au besoin s'il y a suffisamment de combustible et d'eau à bord (cette vérification peut consister en une déclaration écrite du capitaine ou du chef mécanicien attestant les capacités et les sondages au moment de l'inspection, ainsi que tout ravitaillement prévu);
- f) s'assurer que le navire est conforme au *Règlement sur le transport par mer des marchandises dangereuses*, s'il transporte des marchandises dangereuses, en vérifiant s'il y a à bord une déclaration d'expédition de marchandises dangereuses, une déclaration de sécurité de l'emballage, un certificat de chargement d'explosifs et une liste ou un plan de chargement, au besoin, que les marchandises dangereuses sont bien marquées et que des précautions générales ont été prises;
- g) si le navire n'a pas de certificat APP, mais qu'il transporte plus de 453 m³ d'hydrocarbures, vérifier s'il est conforme aux normes de construction applicables du RPPEAN;
- h) s'assurer qu'il satisfait aux exigences du *Règlement sur les appareils et le matériel de navigation* et du *Règlement sur les appareils de gouverne* relatives à l'équipement en vérifiant s'il y a à bord, au besoin, un certificat valable de sécurité relatif à la construction des navires de charge et un certificat valable de sécurité relatif à l'équipement des navires de charge ou un certificat d'inspection délivré par un inspecteur de navires à vapeur;

- (i) ensuring that the requirements of the *Ship Station Radio Regulations* are complied with by ensuring there is, if required, a valid Cargo Ship Safety Radiotelegraphy Certificate, Cargo Ship Safety Radiotelephony Certificate, Passenger Ship Safety Certificate, Nuclear Passenger Ship Safety Certificate, Nuclear Cargo Ship Safety Certificate, Radio Inspection Certificate or an Exemption Certificate on board;
 - (j) ensuring compliance with the *Charts and Publications Regulations* by verifying that all required charts and publications are on board;
 - (k) verifying that the ship possesses evidence of financial responsibility if it is carrying 2000 tons or more of pollutants; and
 - (l) if a bulk oil transfer is taking place, verifying that the procedures in the Arctic Waters Oil Transfer Guidelines, TP 10783, are being followed.
- .2 for a foreign flagged ship:
- (a) the inspection noted in 4.2.4.1;
 - (b) if the ship does not have an APP Certificate and is not a Safety Convention ship, verifying that the ship complies with the *Hull Construction Regulations*, *Steamship Machinery Construction Regulations*, *Hull Inspection Regulations*, and *Steamship Machinery Inspection Regulations*;
 - (c) if the ship does not have an APP Certificate and is a Safety Convention ship, verifying there is a valid Passenger Ship Safety Certificate or a Cargo Ship Safety Construction and a Cargo Ship Safety Equipment Certificate, and any Exemption Certificate, as required; and
 - (d) if the ship does not have an APP Certificate, either verifying there is on board a valid International Load Line
- i) s'assurer qu'il satisfait aux exigences du *Règlement sur les stations radio de navires* en vérifiant s'il y a à bord, au besoin, un certificat valable de sécurité radiotélégraphique pour navire de charge, un certificat valable de sécurité radio-téléphonique pour navire de charge, un certificat valable de sécurité pour navire à passagers, un certificat valable de sécurité pour navire à passagers nucléaire, un certificat valable de sécurité pour navire de charge nucléaire, un certificat valable d'inspection radio ou un certificat d'exemption;
 - j) assurer la conformité avec le *Règlement sur les cartes et publications* en vérifiant si toutes les cartes et publications requises sont à bord;
 - k) dans le cas d'un navire qui transporte 2 000 tonnes ou plus de polluants, vérifier s'il possède une preuve de responsabilité financière; et
 - l) si un transbordement d'hydrocarbures en vrac est effectué, en vérifiant si les méthodes énoncées dans le Manuel de référence relatif au transfert de produits pétroliers dans les eaux arctiques (TP-10783) sont appliquées.
- .2 en ce qui concerne un navire étranger :
- a) faire l'inspection prévue en 4.2.4.1;
 - b) dans le cas d'un navire qui n'a pas de certificat APP et qui n'est pas soumis à l'application de la Convention de sécurité, vérifier s'il est conforme au *Règlement sur la construction des coques*, au *Règlement sur la construction des machines des navires à vapeur*, au *Règlement sur l'inspection des coques* et au *Règlement sur l'inspection des machines des navires à vapeur*;
 - c) dans le cas d'un navire qui n'a pas de certificat APP et qui est soumis à l'application de la convention de sécurité, vérifier s'il y a un certificat valable de sécurité pour navire à passagers ou un certificat relatif à la construction des navires de charge et un certificat de sécurité relatif à l'équipement des navires de charge ainsi qu'un certificat d'exemption, au besoin; et
 - d) dans le cas d'un navire qui n'a pas de certificat APP, soit vérifier s'il y a à bord un

Certificate issued under the International Convention on Load Lines, 1966 or the International Load Line Convention, 1930, or verifying that the ship complies with the *Load Line Regulations*.

certificat international valable de franc-bord délivré en vertu de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, ou de la convention internationale de 1930 sur les lignes de charge, soit vérifier si le navire est conforme au *Règlement sur les lignes de charge*.

4.2.5 Unless there are clear grounds for believing that the condition of a ship does not correspond to its certificate, an inspection should be limited to that noted in 4.2.3 or 4.2.4 so as to avoid any undue delay to the ship. In cases where non-correspondence is believed or certificates are not carried, the inspection should be thorough enough to determine if the ship is in compliance with applicable regulations or if the ship should be treated as defective or deficient (see 4.5 and 4.6).

4.2.5 Sauf si on a de bonnes raisons de croire que l'état du navire ne correspond pas à ce qui est indiqué sur le certificat, on devrait se limiter à inspecter le navire conformément à 4.2.3 ou à 4.2.4 de façon à ne pas le retarder indûment. Lorsque l'on croit que l'état du navire ne correspond pas à ce qui est indiqué sur le certificat ou lorsque le navire n'a pas de certificat, on devrait inspecter le navire suffisamment pour déterminer s'il est conforme aux règlements applicables ou s'il devrait être traité comme un navire défectueux ou non conforme (voir 4.5 et 4.6).

4.2.6 At the conclusion of every inspection of a foreign ship, whether a deficiency was found or not, the master should be provided with a Report on Inspection, as indicated in the Port State Control Manual.

4.2.6 À la fin de chaque inspection d'un navire étranger, que ce dernier soit jugé conforme ou non, le capitaine devrait recevoir un rapport d'inspection tel qu'indiqué dans le manuel du programme de contrôle des navires par l'État du port.

4.2.7 Where the inspection indicates a pollution incident has occurred then an investigation of this will also be required (see Part 5).

4.2.7 Lorsque l'inspection indique qu'il s'est produit un incident de pollution, il faudra également enquêter sur cet incident (voir partie 5).

4.2.8 In the case of a foreign non-MARPOL flagged ship where there is no documentary evidence on board (as required in 4.2.3.2 (a) and (b)), the PPO should, if also appointed a steamship inspector, carry out a survey for the issuance of the documentary evidence. If the PPO is not a steamship inspector, the PPO should contact the closest Ship Safety office listed in 7.1 in order that a survey by a steamship inspector may be arranged.

4.2.8 Dans le cas d'un navire étranger battant pavillon d'un État non partie à MARPOL, lorsqu'il n'y a pas de preuve documentaire à bord (conformément à 4.2.3.2 a) et b)), le FCPP devrait, s'il est également nommé inspecteur des navires à vapeur, faire une visite dans le but délivrer la preuve documentaire. Si le FCPP n'est pas un inspecteur de navires à vapeur, il devrait communiquer avec le bureau de la Sécurité des navires le plus près figurant en 7.1 afin de prendre les mesures nécessaires pour qu'un inspecteur des navires à vapeur visite le navire.

4.2.9 In the case of a foreign MARPOL flagged ship without a valid IOPP, COF or INLS Certificate on board (as required by 4.2.3.3(a) and (b)), before a survey may be conducted by a steamship inspector contact should be made with the flag State through headquarters, as these certificates may be issued to a foreign vessel only at the request of the flag State.

4.2.9 Dans le cas d'un navire étranger battant pavillon d'un État partie à MARPOL et qui n'a pas à bord de certificat IOPP, COF ou INLS valable (conformément à 4.2.3.3 a) et b)), avant qu'une visite puisse être faite par un inspecteur des navires à vapeur, il faudrait communiquer avec l'État dont le navire bat pavillon, par l'intermédiaire de l'Administration centrale, étant donné que ces certificats ne peuvent être délivrés à un navire étranger qu'à la demande de l'État dont le navire bat pavillon.

4.2.10 An APP Certificate is not mandatory for ships navigating in the Arctic, but as noted in 4.2.4.1(g) and 4.2.4.2(b), (c) and (d) a more exhaustive inspection should be performed where no certificate has been issued. In the absence of any evidence to the contrary ships with a valid APP Certificate shall be accepted as being in full compliance with applicable legislation and allowed to proceed to their ports of destination.

4.2.11 The inspection of a ship in Arctic waters should involve the appropriate inspection noted in 4.2.4 and, if the ship is at or headed for a Canadian port, the appropriate inspection noted in 4.2.3.

4.2.12 For the purposes of 4.2.3.2(d)(ii) and 4.2.3.3(d), certificates issued by the Governments of the undernoted Countries for ships registered in any State which is not party to the CLC shall be recognized for the purpose of subsections 684 (1) and 685 (1)(c) of the CSA:

CANADA	NEW ZEALAND
DENMARK	NORWAY
NETHERLANDS	PORTUGAL
FRANCE	SPAIN
GREECE	SWEDEN
JAPAN	UNITED KINGDOM
FED. REP. OF GERMANY	

4.3 Stopping and Boarding Ships

4.3.1 General

.1 A PPO who is also a steamship inspector shall deal with ships reported, or known not to be in compliance with Part XV of the CSA or the AWPPA and regulations, under the following options:

- (a) board and check-inspect ship prior to entry or at a place within the subject waters, and if the extent of non-compliance is major, may require the ship to comply before proceeding further (note that no boarding of a foreign ship can take place outside the Arctic shipping safety control zones, fishing zones or Canadian waters without the master's permission); or

4.2.10 Le certificat APP n'est pas obligatoire pour les navires qui oeuvrent dans l'Arctique, mais comme il est indiqué en 4.2.4.1 g) et 4.2.4.2 b), c) et d), une inspection plus complète devrait être faite lorsqu'aucun certificat n'a été délivré. En l'absence de toute preuve du contraire, les navires qui possèdent un certificat APP valable doivent être acceptés comme étant entièrement conformes aux mesures législatives applicables et être autorisés à faire route vers leur port de destination.

4.2.11 L'inspection d'un navire qui se trouve dans les eaux arctiques devrait inclure l'inspection appropriée dont il est question en 4.2.4 et, si le navire se trouve dans un port canadien ou se dirige vers un tel port, l'inspection appropriée dont il est question en 4.2.3.

4.2.12 Aux fins de 4.2.3.2 d) ii) et de 4.2.3.3 d), les certificats délivrés par les gouvernements des pays mentionnés ci-dessous à des navires immatriculés dans tout État qui n'est pas partie à la CLC doivent être reconnus aux fins du paragraphe 684(1) et de l'alinéa 685(1)c) de la LMMC.

CANADA	NOUVELLE-ZÉLANDE
DANEMARK	NORVÈGE
PAYS-BAS	PORTUGAL
FRANCE	ESPAGNE
GRÈCE	SUÈDE
JAPON	ROYAUME-UNI
RÉP. FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE	

4.3 Arrêt et arraisonnement des navires

4.3.1 Généralités

.1 Lorsqu'un FCPP sait qu'un navire n'est pas conforme à la partie XV de la LMMC ou à la LPPEA et aux règlements d'exécution, ou qu'il reçoit un rapport à cet effet, il doit intervenir de l'une des façons suivantes :

- a) monter à bord du navire et l'examiner avant son entrée dans les eaux en question, et s'il s'agit d'un écart important par rapport aux lois, demander au navire de se conformer à ces dernières avant de le laisser poursuivre sa route (remarquer qu'il est interdit d'arraisonner un navire étranger à l'extérieur des zones de contrôle de la sécurité dans l'Arctique, des zones de pêche ou des eaux canadiennes sans la permission du capitaine); ou

(b) board and check-inspect ship prior to entry or at a place within the subject waters, and if the extent of non-compliance is minor, allow to proceed to a designated port under the precautionary measures specified in section 4.5.2.1 (see the note in (a)).

.2 A PPO shall stop and board ships proceeding to the internal waters of Canada only to the minimum extent necessary to ensure compliance with Part XV or the AWPPA.

.3 A PPO shall not stop or board any ship making passage through the subject waters except in strict accordance with these instructions.

.4 Except when ships are within Canadian internal waters, it is imperative that ships bound for ports other than Canadian ports should neither be stopped nor boarded. Ships bound for the Great Lakes from the Atlantic must, of necessity, enter a Canadian port.

.5 If a ship fails to obey any order of the PPO to stop or proceed as directed, no action whatever is to be taken other than reporting the details to the Regional Director Ship Safety who will advise national Headquarters so that appropriate follow-up action can be initiated.

.6 In every communication with any ship, a PPO must be identified as a PPO exercising powers under section 662 of the CSA or 15 of the AWPPA.

.7 Maximum possible use should be made of the information gathered by VTS.

4.3.2 Unreported Ships

.1 Any ship of more than 500 gt located in the subject waters that has not been identified within the VTS system shall be signalled or requested by radio to give its name, gross tonnage, port of registry, the port to which it is bound and, if it is a tanker and not a Canadian ship, to state whether or not it has on board a valid IOPP or INLS Certificate or COF or documentary evidence of compliance.

b) monter à bord du navire et l'examiner avant son entrée dans les eaux en question, et s'il s'agit d'un écart peu important, laisser le navire se rendre à un port désigné si les précautions prescrites à la section 4.5.2.1 (voir nota en a) sont prises).

.2 Un FCPP ne doit arrêter et arraisonner les navires qui se préparent à entrer dans les eaux intérieures du Canada que dans la mesure nécessaire pour s'assurer de leur conformité avec la partie XV ou la LPPEA.

.3 Un FCPP ne doit ni arrêter ni arraisonner un navire qui passe dans les eaux en question, sauf s'il suit rigoureusement les présentes instructions.

.4 Sauf lorsque des navires se trouvent dans les eaux intérieures du Canada, il importe que les navires à destination de ports étrangers ne soient ni arrêtés ni arraisonnés. Les navires en provenance de l'Atlantique et à destination des Grands lacs doivent, de toute nécessité, entrer dans un port canadien.

.5 Si un navire n'obéit pas à un ordre que lui a donné un FCPP de s'arrêter ou de prendre la route indiquée, il faut se contenter de fournir les détails de l'incident au directeur régional de la Sécurité des navires qui informera l'Administration centrale afin que des mesures appropriées puissent être prises.

.6 À chaque fois qu'un FCPP communique avec un navire, il doit s'identifier à ce titre et indiquer qu'il exerce ses pouvoirs en vertu de l'article 662 de la LMMC ou de l'article 15 de la LPPEA.

.7 Il importe d'utiliser au maximum les renseignements recueillis par les STM.

4.3.2 Navires non signalés

.1 Tout navire de plus de 500 tjb qui se trouve dans les eaux en question, mais qui n'a pas été identifié à l'intérieur du système des STM doit être signalé ou invité par radio à donner son nom, sa jauge brute, son port d'immatriculation, son port de destination et, s'il s'agit d'un navire-citerne, d'indiquer s'il a à bord un certificat IOPP ou INLS ou un COF valable ou une preuve documentaire de conformité.

.2 If such ship is bound for a port in Canada, a visual inspection is to be carried out on approaching the ship to assess if she appears to be:

- (a) broken down, heavily listed or badly trimmed;
- (b) fitted with one or more radars;
- (c) undamaged; or
- (d) pumping or leaking any pollutant into the subject waters.

.3 The general state of maintenance cannot normally be judged from outward appearances.

.4 Voice communications should be established by bridge-to-bridge VHF resorting to the appropriate signal in the international code, K9, if the bridge-to-bridge radio call goes unanswered.

.5 Maximum use should be made of Standard Marine Navigational Vocabulary.

.6 A reported lack of a certificate or documentary evidence of compliance, apparent pollution, broken-down appearances, excessive list or trim, visible or reported hull damage, absence of a required radar or failure to respond on the bridge-to-bridge VHF radio despite reasonable efforts to make such contact shall be regarded as justification for stopping and boarding such ship.

4.3.3 Boarding

.1 Immediately inform the Regional Director Ship Safety by radio of the intention and reason for boarding so that the appropriate consul or diplomatic representative may be informed.

.2 Inform the master of the ship about to be boarded the reason why and the authority under which the ship is being boarded.

.3 A helicopter shall not land on or closely approach a ship except by agreement with the master of the ship to be boarded and the guidelines for helicopter/tanker operations must be strictly followed.

.4 Upon boarding the ship, it should be inspected in accordance with section 4.2.

.2 Si ce navire est à destination d'un port canadien, il faut l'inspecter en l'approchant pour voir s'il semble :

- a) être en panne, gîter lourdement ou être mal équilibré;
- b) être muni d'un ou de plusieurs radars;
- c) être intact; ou
- d) rejeter, volontairement ou involontairement, des polluants dans les eaux en question.

.3 On ne peut normalement pas juger de l'état général d'un navire sur son apparence.

.4 Il faudrait établir la communication phonique par radio VHF entre passerelles et recourir au signal approprié K9 du Code international des signaux si le navire ne répond pas à l'appel radio entre passerelles.

.5 Il faudrait utiliser au maximum le vocabulaire normalisé de la navigation maritime.

.6 On doit considérer comme une justification de l'arrêt ou de l'arraisonnement d'un navire un rapport indiquant qu'il n'a pas de certificat ou de preuve documentaire de conformité, une apparence de pollution et de panne, une gîte excessive ou un déséquilibre, une avarie à la coque - visible ou signalée -, l'absence d'un radar obligatoire ou le fait que le navire n'a pas répondu à un appel radio VHF entre passerelles bien que des efforts suffisants aient été faits pour établir la communication.

4.3.3 Arraisonnement

.1 Lorsqu'on a l'intention d'arraisonner un navire, il faut en informer immédiatement par radio le directeur régional de la Sécurité des navires en lui expliquant pourquoi, afin que le consul ou le représentant diplomatique puisse être informé.

.2 Informer le capitaine du navire qu'on s'apprête à arraisonner du motif de l'arraisonnement et du droit en vertu duquel le navire est arraisonné.

.3 Un hélicoptère ne doit ni se poser sur un navire ni s'en approcher très près sans l'assentiment du capitaine du navire qu'on s'apprête à arraisonner. Il faut aussi suivre à la lettre les lignes directrices concernant les opérations hélicoptères/navires-citernes.

.4 Le navire que l'on arraisonne devrait être inspecté conformément à la section 4.2.

.5 Forward a report by radio to the Regional Director Ship Safety for onward transmission to Headquarters as soon as the stopping or boarding action is completed.

4.4 Route Advice or Direction

4.4.1 When a PPO advises or directs a ship to proceed to a place in Canada or to proceed out of subject waters, consideration is to be given to all pertinent factors including but not restricted to the following:

- (a) navigational hazards such as channel limitations, and depth of water;
- (b) navigational procedures including route and speed;
- (c) weather conditions, visibility, sea state, wind, tides, and ice;
- (d) condition of the ship such as the lack of navigating equipment, manoeuvrability, and propulsive power;
- (e) density and type of marine traffic;
- (f) port suitability and facilities;
- (g) necessity of escort;
- (h) necessity of a pilot; and
- (i) vessel traffic services in the area.

4.4.2 A PPO should never advise or direct a ship without consulting with the master so as to gain a first hand appreciation of the local and on-board conditions. Advice or directions given by a PPO shall at no time include helm or engine orders.

4.5 Defective Ships

4.5.1 Entry

.1 When radio traffic conditions permit, masters of ships reporting defective equipment should be required to state the date of equipment breakdown, the fact that it cannot be repaired by the crew, the apparent fault and the details of arrangements that have been made for its repair. Where appropriate, this information is to be checked by inspection of equipment, log books and supporting records.

.5 Il faut envoyer un rapport par radio au directeur régional de la Sécurité des navires, pour qu'il le transmette à l'Administration centrale, dès que l'arraisonnement du navire est terminé.

4.4 Conseil ou instruction concernant la route

4.4.1 Lorsqu'un FCPP conseille ou donne instruction à un navire de se rendre à un endroit au Canada ou de sortir des eaux en question, il doit tenir compte de tous les facteurs pertinents, y compris les suivants, mais sans s'y limiter :

- a) les dangers pour la navigation comme les limites du chenal et la profondeur de l'eau;
- b) les méthodes de navigation, y compris la route et la vitesse;
- c) les conditions atmosphériques, la visibilité, l'état de la mer, le vent, les marées et les glaces;
- d) l'état du navire, par exemple l'absence d'équipement de navigation, la manoeuvrabilité et la puissance de propulsion;
- e) la densité et le type de trafic maritime;
- f) la convenance du port et les installations portuaires;
- g) la nécessité d'une escorte;
- h) la nécessité d'un pilote; et
- i) les services de trafic maritime dans la région.

4.4.2 Un FCPP ne devrait jamais conseiller un navire ou lui donner des instructions sans consulter le capitaine afin d'avoir la meilleure appréciation possible des conditions locales et des conditions à bord. Les conseils ou instructions donnés par un FCPP ne doivent jamais inclure de commandements à la barre ou d'ordres de conduite.

4.5 Navires défectueux

4.5.1 Entrée

.1 Lorsque les conditions du trafic radioélectrique le permettent, les capitaines des navires qui signalent une défectuosité d'équipement devraient être tenus de fournir les renseignements suivants : la date de la panne d'équipement, le fait que l'équipage ne peut réparer l'équipement, la défectuosité apparente et les détails des dispositions prises pour le faire réparer. S'il y a lieu, il faut vérifier ces renseignements en examinant l'équipement, les livres de bord et les registres à l'appui.

.2 When radio traffic conditions permit, masters of ships reporting chart deficiencies should be required to state the date and place orders were received to proceed to Canada and any ports subsequently visited. Details of the lack of charts agents or inadequate service from chart dealers should be reported to the Regional Director Ship Safety for transmission to Headquarters so that the chart authority concerned can be requested to take corrective action.

.3 A defective ship may be allowed to enter and navigate the subject waters in accordance with the provisions shown in sections 4.5.2 to 4.5.9.

4.5.2 Advice and Direction

.1 Where a PPO is informed that a compulsorily fitted item of pollution prevention or navigational equipment is defective and there has been no opportunity to make repairs, or a chart or charts appropriate to the voyage could not be obtained despite all reasonable effort, the PPO shall, bearing in mind the general guidelines in 4.4, advise the master of the ship to ensure that

- (a) the ship
 - (i) proceeds at a safe speed having due regard to all circumstances including the equipment defect or chart shortage, and
 - (ii) follows the shortest safe route to the port to which the ship is bound making maximum practicable use of established routing systems and, where appropriate, ice routing information;
- (b) the necessary charts and publications are placed on board at the first opportunity and that the voyage plan is reviewed to the extent necessary to ensure safe passage;
- (c) the requisite replacement equipment is placed on board at the first opportunity or a qualified technician boards the ship at the first opportunity with all parts and equipment necessary to correct the defect;

.2 Lorsque les conditions du trafic radioélectrique le permettent, les capitaines des navires qui signalent un manque de cartes devraient être tenus de donner la date et l'endroit où ils ont reçu l'ordre de se rendre au Canada et de mentionner tous les ports qu'ils ont visités par la suite. Les détails concernant le manque de distributeurs de cartes ou l'insuffisance de services chez les détaillants de cartes devraient être fournis au directeur régional de la Sécurité des navires pour transmission à l'Administration centrale afin que l'on puisse demander au service responsable des cartes de prendre des mesures correctives.

.3 Un navire défectueux peut être autorisé à entrer et à naviguer dans les eaux en question conformément aux dispositions des sections 4.5.2 à 4.5.9.

4.5.2 Conseil et instruction

.1 Lorsqu'un FCPP apprend qu'un article d'équipement de prévention de la pollution ou de navigation obligatoire est défectueux et qu'on n'a pas eu l'occasion de le réparer, ou qu'une ou des cartes appropriées au voyage n'ont pu être obtenues en dépit de tous les efforts possibles, il doit conseiller au capitaine du navire, en tenant compte des lignes directrices générales données en 4.4, de s'assurer

- a) que le navire
 - i) avance à une vitesse sûre en tenant dûment compte de toutes les conditions, y compris la défectuosité de l'équipement ou le manque de cartes, et
 - ii) suit la route sûre la plus courte jusqu'au port de destination en employant le plus possible les dispositifs établis d'organisation du trafic et, s'il y a lieu, l'information sur la navigation dans les glaces;
- b) que les cartes et publications nécessaires sont prises à bord à la première occasion et que le plan de voyage est revu dans la mesure nécessaire pour assurer une traversée sûre;
- c) que l'équipement de rechange requis est installé à bord à la première occasion avec toutes les pièces et tout l'équipement nécessaires pour corriger la défectuosité;

- (d) if there is any doubt as to the safe navigation of the ship, it is to be
 - (i) immediately brought to anchor,
 - (ii) hove to at a point remote from danger, or
 - (iii) navigated to the nearest safe anchorage or berth whichever is safest; and

(e) no discharge of a pollutant is made unless it is in accordance with the regulations (noting section I of Schedule I);

.2 Where the PPO is satisfied that a threat of pollution exists, the PPO shall direct the master of the ship concerned to adopt the appropriate measures specified in .1.

.3 Where a PPO has reason to believe that the appropriate precautionary measures are not being followed, and is satisfied that action must be taken to avoid pollution, the PPO shall notify the Regional Director Ship Safety immediately who will direct the ship to proceed by the shortest safe route,

- (a) out of the subject waters; or
- (b) to the nearest safe anchorage or berth; or
- (c) taking additional precautionary measures; whichever is safest.

4.5.3 Directions if Only One Radar Operable

.1 Where only one of two or more radars is operable in a ship required by the *Navigating Appliances and Equipment Regulations* to fit two radars, the ship is not in legal contravention of legislation provided every reasonable effort has been made to repair the back-up radar. The PPO, when informed, shall advise the master of the ship to ensure that:

- (a) the precautionary measures specified in section 4.5.2.1 are followed; and
- (b) the ship's position, as determined by radar, is verified by a reliable alternate means of position fixing to facilitate a smooth changeover in case of failure of the second radar.

.2 Where the PPO is satisfied that a threat of pollution exists, the PPO shall direct the master of the ship concerned to adopt the appropriate measures specified in section 4.5.2.1.

- d) s'il y a quelque incertitude quant à la sécurité de la navigation, que le navire est
 - i) amené sur-le-champ au mouillage,
 - ii) mis à la cape à un point loin du danger, ou
 - iii) conduit jusqu'au mouillage ou poste sûr le plus près, selon ce qui assure le plus de sécurité.

e) qu'aucun polluant n'est rejeté en mer, sauf en conformité avec les règlements (voir section 1 de l'annexe I).

.2 Lorsque le FCPP est convaincu de l'existence d'un danger de pollution, il doit donner instruction au capitaine du navire en cause de prendre les mesures appropriées prescrites en .1.

.3 Lorsqu'un FCPP a des raisons de croire que les précautions appropriées ne sont pas prises et qu'il est convaincu que des mesures doivent être prises pour éviter la pollution, il doit en informer immédiatement le directeur régional de la Sécurité des navires qui donnera instruction au navire de suivre la route la plus courte et la plus sûre

- a) pour sortir des eaux en question; ou
- b) pour se rendre au mouillage ou au poste sûr le plus près; ou
- c) en prenant des précautions supplémentaires; selon ce qui assure le plus de sécurité.

4.5.3 Instructions à donner lorsqu'un seul radar peut fonctionner

.1 Lorsqu'un seul des deux radars ou plus peut fonctionner à bord d'un navire tenu par le *Règlement sur les appareils et le matériel de navigation* d'être muni de deux radars, il n'y a pas violation du Règlement si tous les efforts possibles ont été faits pour réparer le radar auxiliaire. Lorsqu'il est informé de la situation, le FCPP doit conseiller au capitaine du navire de s'assurer

- a) que les précautions prescrites à la section 4.5.2.1 sont prises; et
- b) que la position du navire, telle que déterminée par le radar, est vérifiée par un autre mode fiable de relèvement pour permettre une transition en douceur en cas de panne du deuxième radar.

.2 Lorsque le FCPP est convaincu de l'existence d'un danger de pollution, il doit donner instruction au capitaine du navire en cause de prendre les mesures appropriées prescrites à la section 4.5.2.1.

.3 The PPO shall immediately advise the Regional Director Ship Safety and the appropriate regional VTS office.

4.5.4 Directions if No Radar Available

.1 Where no radar is available in a ship required by the *Navigating Appliances and Equipment Regulations* to fit a radar, the ship is not in legal contravention of legislation provided every reasonable effort has been made to repair the radar(s). A PPO, when informed of this is to advise the master of the ship to ensure that the precautionary measures specified in section 4.5.2.1 are adopted. The Regional Director Ship Safety and the appropriate Regional VTS Office are also to be advised immediately.

.2 Where a PPO is satisfied that a threat of pollution exists, the PPO shall direct the master of the ship concerned to adopt the measures specified in section 4.5.2.1. The PPO shall also ensure that if the ship is navigated within 12 miles of the shore that the person navigating the ship is provided with radar information by a VTS centre or by a qualified person in an escort ship (i.e. the master or person in charge of the deck watch).

.3 Where radar information is being provided by a qualified person on an escort ship as specified in section 4.5.4.2, the PPO shall direct the master of the defective ship to ensure that a continuous radio listening watch is maintained in accordance with the provisions of the *VHF Radiotelephone Practices and Procedures Regulations*.

4.5.5 Directions if Bridge-to-Bridge VHF is Inoperable

.1 Where the bridge-to-bridge VHF radio installation is inoperable in a ship required by the *Ship Station Radio Regulations* to fit bridge-to-bridge VHF, the ship is not in legal contravention of legislation provided every reasonable effort has been made to repair the VHF. The PPO shall advise the master of such a ship to ensure that:

- (a) the precautionary measures specified in section 4.5.2.1 are followed; and

.3 Le FCPP doit informer immédiatement le directeur régional de la Sécurité des navires et le bureau régional compétent des STM.

4.5.4 Instructions à donner lorsqu'aucun radar n'est disponible

.1 Lorsqu'aucun radar n'est disponible à bord d'un navire tenu par le *Règlement sur les appareils et le matériel de navigation* d'être muni d'un radar, il n'y a pas violation du Règlement si tous les efforts possibles ont été faits pour réparer le(s) radar(s). Lorsqu'il est informé de la situation, le FCPP doit conseiller au capitaine du navire de s'assurer que les précautions prescrites à la section 4.5.2.1 sont prises. Le directeur régional de la Sécurité des navires et le bureau régional compétent des STM doivent également être informés sur-le-champ.

.2 Lorsqu'un FCPP est convaincu de l'existence d'un danger de pollution, il doit donner instruction au capitaine du navire en cause de prendre les mesures prescrites à la section 4.5.2.1. Il doit également s'assurer, si le navire navigue à moins de 12 milles de la côte, que le responsable de la navigation reçoit de l'information radar de la part d'un centre des STM ou d'une personne qualifiée à bord d'un navire d'escorte (c.-à-d. le capitaine ou la personne responsable du quart à la passerelle).

.3 Lorsque de l'information radar est fournie par une personne qualifiée à bord d'un navire d'escorte, tel qu'il est prescrit à la section 4.5.4.2, le FCPP doit donner instruction au capitaine du navire défectueux de s'assurer qu'une écoute continue à la radio est maintenue conformément aux dispositions du *Règlement sur les pratiques et les règles de radiotéléphonie en VHF*.

4.5.5 Instructions à donner en cas de non fonctionnement de la radio VHF entre passerelles

.1 Lorsque l'installation radio VHF entre passerelles ne peut fonctionner à bord d'un navire tenu par le *Règlement sur les stations radio de navires* d'être muni d'une radio VHF entre passerelles, il n'y a pas violation du Règlement si tous les efforts possibles ont été faits pour réparer le VHF. Le FCPP doit conseiller au capitaine du navire de s'assurer

- a) que les précautions prescrites à la section 4.5.2.1 sont prises; et

(b) a continuous radio listening watch is maintained at the conning position on the appropriate frequency using portable VHF equipment or on 2182 kHz.

.2 Where the PPO is satisfied that a threat of pollution exists, the PPO shall direct the master of the ship concerned to adopt the measures specified in section 4.5.2.1 and immediately advise the Regional Director Ship Safety and the appropriate Regional VTS Office.

4.5.6 Directions if Gyro Compass is Inoperable

.1 Where the gyro compass is inoperable in a ship required by the *Navigating Appliances and Equipment Regulations* to be fitted with one or more gyros and every reasonable effort has been made to repair the gyro, the PPO shall advise the master to ensure that:

- (a) the precautionary measures specified in section 4.5.2.1 are followed; and
- (b) all magnetic courses and bearings are carefully checked.

.2 Where the PPO is satisfied that a threat of pollution exists, the PPO shall direct the master of the ship concerned to adopt the measures specified in section 4.5.2.1, and immediately advise the Regional Director Ship Safety and the appropriate Regional VTS Office.

4.5.7 Directions if Chart Not Available

.1 Where, under the provisions of sections 8 or 17 of the *Charts and Publications Regulations*, a ship does not have on board all requisite charts because they were unobtainable, the PPO shall advise the master to ensure that:

- (a) the precautionary measures adopted in section 4.5.2.1 are followed; and
- (b) the ship does not approach closer to a charted hazard that is a potential danger to the ship than the distance represented by 5 cm at the scale of the chart in use.

.2 Where a PPO is satisfied that a threat of pollution exists, the PPO shall direct the master of the ship concerned to adopt the measures specified in 4.5.2.1, and immediately advise the Regional

b) qu'une écoute continue à la radio est maintenue au poste de commandement sur la fréquence appropriée au moyen d'un appareil VHF portatif ou sur la fréquence 2182 kHz.

.2 Lorsque le FCPP est convaincu de l'existence d'un danger de pollution, il doit donner instruction au capitaine du navire en cause de prendre les mesures prescrites à la section 4.5.2.1 et informer immédiatement le directeur régional de la Sécurité des navires et le bureau régional compétent des STM.

4.5.6 Instructions à donner en cas de non fonctionnement du gyrocompas

.1 Lorsque le gyrocompas ne peut fonctionner à bord d'un navire tenu par le *Règlement sur les appareils et le matériel de navigation* d'être muni d'un ou de plusieurs gyrocompas et que tous les efforts possibles ont été faits pour le réparer, le FCPP doit conseiller au capitaine de s'assurer

- a) que les précautions prescrites à la section 4.5.2.1 sont prises; et
- b) que tous les caps et relèvements magnétiques sont vérifiés avec soin.

.2 Lorsqu'un FCPP est convaincu de l'existence d'un danger de pollution, il doit donner instruction au capitaine du navire en cause de prendre les mesures prescrites à la section 4.5.2.1 et informer immédiatement le directeur régional de la Sécurité des navires et le bureau régional compétent des STM.

4.5.7 Instructions à donner en cas de non disponibilité de cartes

.1 Lorsqu'un navire n'a pas à bord toutes les cartes requises en vertu des articles 8 ou 17 du *Règlement sur les cartes et publications*, parce qu'il n'a pu les obtenir, le FCPP doit conseiller au capitaine de s'assurer

- a) que les précautions prescrites à la section 4.5.2.1 sont prises; et
- b) que le navire ne s'approche pas d'un danger pour la navigation indiqué sur les cartes, à une distance inférieure à celle que représente 5 cm à l'échelle de la carte utilisée.

.2 Lorsqu'un FCPP est convaincu de l'existence d'un danger de pollution, il doit donner instruction au capitaine du navire en cause de prendre les mesures prescrites à la section 4.5.2.1 et informer

Director Ship Safety and the appropriate Regional VTS Office.

4.5.8 Directions if Echo Sounder is Inoperable

.1 Where the echo sounder is inoperable in a ship required by the *Navigating Appliances and Equipment Regulations* to be fitted with one or more echo sounders, and every reasonable effort has been made to repair the echo sounder, the PPO shall advise the master to ensure that the precautionary measures specified in section 4.5.2.1 are followed.

.2 Where the PPO is satisfied that a threat of pollution exists, the PPO shall direct the master of the ship concerned to adopt the measures specified in 4.5.2.1 and immediately advise the Regional Director Ship Safety and the appropriate Regional VTS Office.

4.5.9 Directions if ODMACS is Inoperable

.1 Where the ODMACS is inoperable in a tanker required by the *Oil Pollution Prevention Regulations* to be fitted with an ODMACS, the tanker should be allowed to commence only one ballast voyage before proceeding to a repair port.

.2 If the tanker is operating outside Arctic waters and beyond the 50 nautical mile limit and if the master had documentary evidence such as service records, equipment maintenance log, etc. to verify that the ODMACS has been maintained in accordance with the manufacturer's recommendations, that any functional defects in the systems since the last inspection by a recognized authority have been recorded in the oil record book and that the master, in good faith, has made every reasonable effort to rectify the defective equipment, then the tanker should be allowed to use the ODMACS manual alternative referred to in Regulation 15(4) of Annex I of MARPOL 73/78 and discharge in accordance with Regulation 9(1)(a).

.3 If the tanker is operating in Arctic waters or within the 50 nautical mile limit, then the tanker should be advised to retain all dirty ballast and oil

immédiatement le directeur régional de la Sécurité des navires et le bureau régional compétent des STM.

4.5.8 Instructions à donner en cas de non fonctionnement du sondeur à ultrasons

.1 Lorsque le sondeur à ultrasons ne peut fonctionner à bord d'un navire tenu par le *Règlement sur les appareils et le matériel de navigation* d'être muni d'un ou de plusieurs sondeurs à ultrasons et que tous les efforts possibles ont été faits pour réparer le sondeur à ultrasons, le FCPP doit conseiller au capitaine du navire de s'assurer que les précautions prescrites en 4.5.2.1 sont prises.

.2 Lorsqu'un FCPP est convaincu de l'existence d'un danger de pollution, il doit donner instruction au capitaine du navire en cause de prendre les mesures prescrites à la section 4.5.2.1 et informer immédiatement le directeur régional de la Sécurité des navires et le bureau régional compétent des STM.

4.5.9 Instructions à donner en cas de non fonctionnement du DSCCRH

.1 En cas de panne du DSCCRH d'un navire-citerne qui, conformément au *Règlement sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures*, doit en être muni, on devrait permettre à ce navire-citerne de commencer un seul voyage sur lest avant de se rendre dans un port pour réparation.

.2 Si le navire-citerne navigue à l'extérieur des eaux arctiques et au-delà de la limite des 50 milles marins et si le capitaine dispose de documents comme des registres de service, un journal d'entretien de l'équipement, etc., pour vérifier que le DSCCRH a été entretenu selon les recommandations du fabricant, que toute défectuosité fonctionnelle des systèmes depuis la dernière inspection par un organisme reconnu a été inscrite au registre des hydrocarbures, et que le capitaine, de bonne foi, a déployé tous les efforts raisonnables pour réparer l'équipement défectueux, on devrait permettre au navire-citerne d'avoir recours à une méthode de secours manuelle au DSCCRH décrite à la Règle 15(4) de l'Annexe 1 de la Convention MARPOL 73/78, et au rejet en vertu de la Règle 9(1)a).

3. Si le navire-citerne navigue dans les eaux arctiques ou à l'intérieur de la limite des 50 milles marins, on peut demander au navire-citerne de conserver toute

contaminated water from the cargo tank areas on board for subsequent discharge to shore reception facilities. The master should confirm that adequate facilities will be available at the port or terminal.

.4 Where a PPO is satisfied that a threat of pollution exists, the PPO shall direct the master of the ship concerned to adopt the measures specified in section 4.5.2.1 and immediately advise the Regional Director Ship Safety and the appropriate Regional VTS Office.

4.5.10 Investigation, Inspection and Prosecution

.1 A PPO should carry out an inspection as soon as possible when more than one shipborne navigational aid is reported defective.

.2 A PPO should investigate apparent non-compliance with a PPO's directions as soon as possible so as to obtain all evidence necessary for prosecution. If sufficient evidence is obtained, the PPO should proceed with prosecution in accordance with Part 6 of this Manual.

4.5.11 Defect Correction

.1 Subject to .2, defects are to be made good before the ship leaves port or shifts from the nearest safe anchorage or berth to another berth within the same port.

.2 The master, agent and owner are expected to make maximum practical use of the best available means of communications and transportation to ensure that the defects are rectified as soon as possible.

.3 When defects cannot be rectified within a reasonable time, and the ship is permitted under section 4.5.12 to leave port or shift berths, the PPO shall ensure that every effort has been made by the master and the owner to have the defect corrected at the ship's next port or berth.

.4 A report on alleged defects on a foreign ship must be forwarded to the flag State, using a Report on Inspection form as indicated in 4.2.6, whenever the defects relate to Annex I or II of MARPOL.

l'eau de lest sale et contaminée par les hydrocarbures des citernes à bord afin de la transborder dans les installations de réception à terre. Le capitaine devrait confirmer la disponibilité des installations adéquates au port ou au terminal.

.4 Si un FCPP croit qu'un danger de pollution existe, il ordonne au capitaine du navire touché d'adopter des mesures établies au paragraphe 4.5.2.1 et avise immédiatement le directeur régional, Sécurité des navires, et le bureau régional des STM intéressé.

4.5.10 Enquête, inspection et poursuites

.1 Un FCPP devrait faire une inspection le plus tôt possible lorsque plus d'une aide de bord à la navigation est déclarée défectueuse.

.2 Un FCPP devrait enquêter le plus tôt possible sur tout cas apparent d'inobservation des directives afin de recueillir toutes les preuves nécessaires pour les poursuites. S'il recueille suffisamment de preuves, le FCPP devrait engager des poursuites conformément à la partie 6 du présent manuel.

4.5.11 Correction des déficiences

.1 Sous réserve des exigences du paragraphe .2, les déficiences doivent être corrigées avant que le navire ne quitte le port ou ne se déplace du poste ou mouillage sûr le plus près à un autre poste dans le même port.

.2 Le capitaine, l'agent et le propriétaire sont censés utiliser au maximum les meilleurs moyens disponibles de communication et de transport pour s'assurer que les déficiences sont corrigées le plus tôt possible.

.3 Lorsque les déficiences ne peuvent être corrigées dans un délai raisonnable, et que l'on permet au navire, conformément à la section 4.5.12, de quitter le port ou de changer de poste, le FCPP doit s'assurer que le capitaine et le propriétaire prennent les mesures nécessaires pour faire corriger les déficiences au prochain port ou poste du navire.

.4 Un rapport sur les déficiences alléguées d'un navire étranger doit être envoyé à l'État dont le navire bat pavillon, par l'intermédiaire de la Sécurité des navires à Ottawa, au moyen de la formule de rapport d'inspection figurant au 4.2.6, chaque fois que les déficiences se rapportent à l'annexe I ou II de MARPOL.

4.5.12 Detention or Seizure of a Defective Ship

.1 The PPO shall consult with the Regional Director Ship Safety if it is deemed necessary to detain or seize a ship and it shall not be detained or seized without such consent (see also 6.5 of this Manual).

.2 A PPO shall exercise professional judgement to determine whether to detain or seize the ship until the defects are corrected or to allow the ship to sail with certain defects which are not vital to the safety of the ship, its crew or passengers, and which are not vital from the viewpoint of avoiding an unreasonable threat of harm to the marine environment, having regard to the particular circumstances of the intended voyage.

.3 When detaining or seizing a foreign ship, a PPO must notify the consul or diplomatic representative of the flag State or the government of the flag State and inform them of the facts. The standard form letter to Foreign Affairs to notify the flag state of the delay or detention of a foreign registered ship is shown at the back of the Port State Control manual.

.4 If no charges are being laid against the ship, then the PPO shall ensure that clearance is given to a detained ship immediately after being satisfied that the defects have been corrected.

.5 The assistance of the following officials should be requested whenever appropriate:

- (a) a Shipping Master, acting under section 630 of the CSA;
- (b) a Radio Inspector, acting under section 349 of the CSA; and
- (c) an officer of Customs, acting under sections 93, 329(1), 331(2), 349(4), 392(1), 409, 630, and 631(6) of the CSA.

4.6 Deficient Ships**4.6.1 Entry**

.1 There is no provision to exempt a deficient ship from complying with the provisions of the AWPPA or Part XV of the CSA except in the case of Force Majeure or as specified in the regulations.

4.5.12 Détention ou saisie d'un navire défectueux

.1 Si le FCPP juge nécessaire de détenir ou de saisir un navire, il doit au préalable consulter le directeur régional de la Sécurité des navires et obtenir son assentiment (voir aussi 6.5 du présent manuel).

.2 Le FCPP doit exercer son jugement professionnel pour décider s'il y a lieu de détenir ou de saisir le navire jusqu'à ce que les déficiences soient corrigées ou de lui permettre d'appareiller malgré certaines déficiences qui ne compromettent pas gravement la sécurité du navire, de son équipage ou de ses passagers et qui ne risquent pas d'avoir des effets néfastes sur le milieu maritime, compte tenu des conditions précises du voyage projeté.

.3 Lorsqu'il détient ou saisit un navire étranger, le FCPP doit communiquer avec le consul ou le représentant diplomatique de l'État dont le navire bat pavillon et le mettre au courant des faits. La lettre normalisée à envoyer au ministère des Affaires étrangères en vue d'aviser l'État du navire que celui-ci est détenu ou saisi est reproduite au verso du manuel du programme de contrôle des navires par l'État du port.

.4 Si aucune plainte n'est portée contre le navire, alors le FCPP doit s'assurer, dès qu'il est convaincu que les déficiences ont été corrigées, que le navire détenu obtient son congé.

.5 On devrait demander l'aide des officiers ou fonctionnaires suivants chaque fois qu'on en a besoin :

- a) un enrôleur agissant en vertu de l'article 630 de la LMMC;
- b) un inspecteur de radio agissant en vertu de l'article 349 de la LMMC; et
- c) un préposé des douanes agissant en vertu des paragraphes 329(1), 331(2), 349(4), 392(1), 631(6) et des articles 93, 409 et 630 de la LMMC.

4.6 Navires non conformes**4.6.1 Entrée**

.1 Sauf dans les cas de force majeure ou les cas prévus dans les règlements, rien ne permet d'exempter un navire non conforme de l'obligation de respecter les dispositions de la LPPEA ou de la partie XV de la LMMC.

.2 No ship is to be refused entry to Canadian waters without the permission of the Regional Director General or the Commissioner Canadian Coast Guard. If a ship is refused entry, the consul or diplomatic representative of the flag State or the government of the flag State must be informed immediately of the facts.

4.6.2 Advice and Direction

.1 Inform the master of a deficient ship that if the subject waters are entered, the ship may be subject to prosecution.

.2 A deficient ship about to enter the subject waters may be

- (a) boarded and inspected before it enters the subject waters so as to be brought into compliance (see the note in 4.3.1.1(a));
- (b) requested to proceed to such place selected by the PPO and under such conditions as the PPO may prescribe so as to bring the ship into compliance; or
- (c) ordered to stay outside the subject waters (see 4.6.1.2).

.3 When a decision to use any of the options described in .2 is made, the PPO shall do so taking into consideration the seriousness of the deficiency, the prevailing circumstances and the practicality of each of the alternatives.

.4 Deficient ships that are permitted to enter the subject waters shall be required to adopt those precautionary measures identified in section 4.5.2.1 that are appropriate and practicable in the circumstances.

4.6.3 Direction

Where the PPO suspects that a ship located in Canadian waters is deficient, the PPO shall direct that ship to provide all necessary information respecting the compulsory fittings of separators, filters, ODMACS, radar, bridge-to-bridge VHF, and gyro compass and charts required under the *Charts and Publications Regulations*. If the information given by the ship confirms it is deficient, the PPO shall advise the Regional Director Ship Safety and the appropriate Regional VTS Office and direct the master to ensure that the ship:

.2 On ne doit pas refuser à un navire d'entrer dans les eaux canadiennes, sans la permission du directeur général régional ou du commissaire de la Garde côtière canadienne. Si on refuse à un navire d'entrer, le consul ou le représentant diplomatique de l'État dont le navire bat pavillon ou le gouvernement de cet État doit être immédiatement mis au courant des faits.

4.6.2 Conseils et instructions

.1 Informer le capitaine d'un navire non conforme que, s'il entre dans les eaux en question, il peut faire l'objet de poursuites.

.2 Un navire non conforme qui s'apprête à entrer dans les eaux en question peut

- a) être arraisonné et inspecté avant son entrée dans les eaux en question afin de s'assurer qu'il est rendu conforme (voir nota en 4.3.1.1 a));
- b) être requis de se rendre à un endroit choisi par le FCPP et dans les conditions que ce dernier peut prescrire afin de rendre le navire conforme;
- c) être requis de rester en dehors des eaux en question (voir 4.6.1.2).

.3 Lorsqu'un FCPP décide d'utiliser l'une des options décrites en .2, il doit le faire en tenant compte de l'importance de l'écart, des conditions qui règnent et du caractère pratique de chacune des options.

.4 Les navires non conformes qui sont autorisés à entrer dans les eaux en question doivent être requis de prendre les précautions qui, parmi celles qui sont décrites à la section 4.5.2.1, sont appropriées et pratiques dans les circonstances.

4.6.3 Instructions

Lorsque le FCPP soupçonne qu'un navire qui se trouve en eaux canadiennes est considéré comme non conforme, il doit donner instruction à ce navire de lui remettre tous les renseignements nécessaires concernant l'équipement obligatoire - séparateurs, filtres, DSCCRH, radar, radio VHF entre passerelles, gyrocompas et cartes requises en vertu du *Règlement sur les cartes et publications*. Si les renseignements donnés par le navire confirment que ce dernier n'est pas en règle, le FCPP doit en informer le directeur régional de la Sécurité des navires et le bureau régional

- (a) remains where it is if at anchor or at a berth;
- (b) proceeds out of such waters by the shortest safe route; or
- (c) proceeds to a place selected by the PPO.

4.6.4 Investigation, Inspection and Prosecution

A PPO shall carry out an investigation and inspection as soon as possible following reported non-compliance with the regulations or following a casualty, so as to obtain all evidence necessary for prosecution. If sufficient evidence is obtained, the PPO should proceed with prosecution in accordance with Part 6 of this Manual.

4.6.5 Deficiency Correction

.1 As noted in section 4.6.1, there is no provision to exempt a deficient ship from complying with the provisions of the CSA or AWPPA therefore, deficiencies must be made good before sailing. However, if the delay will be excessive the ship may be directed out of Canadian waters provided that alternate arrangements are made to provide an equivalent degree of safety and environmental protection and a steamship inspector is satisfied that the ship can safely proceed and does not pose an unreasonable threat of harm to the marine environment.

.2 A report on alleged deficiencies on a foreign ship must be forwarded to the flag State, using a Report on Inspection form as indicated in 4.2.6, whenever the deficiencies relate to Annex I or II of MARPOL.

4.6.6 Detention or Seizure of a Deficient Ship

As with defective ships (see 4.5.12 of this Manual), when detaining or seizing a deficient ship the PPO shall:

- (a) obtain the consent of the Regional Director Ship Safety,
- (b) notify the flag State of the facts,
- (c) ensure clearance is given once the deficiencies have been corrected on any ship where charges are not being laid, and

compétent des STM et donner instruction au capitaine de s'assurer que le navire

- a) demeure où il se trouve s'il est au mouillage ou à un poste;
- b) sort des eaux en question par la route sûre la plus courte; ou
- c) se rend à un endroit choisi par le FCPP.

4.6.4 Enquête, inspection et poursuites

Le FCPP doit faire une enquête et une inspection le plus tôt possible après un accident ou après avoir reçu un rapport de non conformité avec les lois, afin d'obtenir toutes les preuves nécessaires aux poursuites. S'il possède suffisamment de preuves, le FCPP devrait engager des poursuites conformément à la partie 6 du présent manuel.

4.6.5 Correction des écarts

.1 Comme l'indique la section 4.6.1, rien ne permet d'exempter un navire non conforme de l'obligation de respecter les dispositions de la LMMC ou de la LPPEA. Par conséquent, les écarts doivent être corrigés avant l'appareillage. Toutefois, si le retard risque d'être excessif, on peut donner instruction au navire de sortir des eaux canadiennes à condition que d'autres dispositions soient prises pour assurer une sécurité et une protection du milieu équivalentes et qu'un inspecteur de navires à vapeur soit convaincu que le navire peut naviguer en toute sécurité et qu'il ne risque pas de nuire au milieu maritime.

.2 Un rapport sur les écarts allégués commis par un navire étranger doit être envoyé à l'État dont le navire bat pavillon, par l'intermédiaire de la Sécurité des navires à Ottawa, au moyen de la formule de rapport d'inspection figurant au 4.2.6, chaque fois que les écarts se rapportent à l'annexe I ou II de MARPOL.

4.6.6 Détention et saisie d'un navire non conforme

Comme dans le cas des navires défectueux (voir 4.5.12 du présent manuel), le FCPP doit, lorsqu'il détient ou saisit un navire non conforme :

- a) obtenir l'assentiment du directeur régional de la Sécurité des navires,
- b) informer l'État dont le navire bat pavillon,
- c) s'assurer, dès que les écarts ont été corrigés, que le navire reçoit son congé si aucune plainte n'a été portée contre lui, et

- (d) request assistance from other officials whenever appropriate.

4.7 Entry of a Deficient or Defective Ship Under Force Majeure

4.7.1 Entry

.1 Do not refuse entry to a deficient or defective ship seeking refuge under Force Majeure without obtaining the specific authorization of headquarters, through the Regional Director Ship Safety.

.2 Before advising or directing a ship to a port of refuge, consult with the appropriate harbour authorities to ensure that it is a safe harbour for that ship and appropriate measures will be taken to receive the ship.

.3 In the event there has been a major spill, a casualty or a ship may not be navigated safely, then the nearest RMEQ, casualty investigator, steamship inspector and/or Regional VTS Office, as appropriate, should be contacted as soon as possible.

4.7.2 Advice and Direction

.1 Direct a ship that is seeking refuge to proceed to the safe harbour that lies nearest to the point of entry into the subject waters and provide all necessary assistance.

.2 Direct a ship seeking refuge to take such of the precautionary measures identified in 4.4, 4.5 and 4.6 as are appropriate and practicable in the circumstances.

.3 Direct the ship to use an established routing system where practicable and safe.

.4 Where, because of ship safety or pollution prevention considerations, a PPO does not approve of the choice of port made by the master, the PPO shall propose an alternative port. If the master of the ship seeking refuge does not agree with the suggested port, the master should be required to inform the PPO of the reason why the ship should not proceed to that alternative port.

- d) demander l'aide d'autres officiers ou fonctionnaires au besoin.

4.7 Entrée d'un navire non conforme ou défectueux dans un cas de force majeure

4.7.1 Entrée

.1 Dans un cas de force majeure, ne pas refuser l'entrée à un navire non conforme ou défectueux qui cherche un refuge, sans autorisation précise de l'Administration centrale, obtenue par l'intermédiaire du directeur régional de la Sécurité des navires.

.2 Avant de conseiller ou de donner instruction à un navire de se rendre à un port de refuge, consulter les autorités portuaires compétentes pour s'assurer que le port est sûr pour ce navire et que des dispositions seront prises pour accueillir le navire.

.3 Lorsqu'il s'est produit un déversement majeur, un accident ou qu'on a des raisons de croire qu'un navire ne navigue pas en toute sécurité, on devrait communiquer le plus tôt possible avec le RMEQ, l'enquêteur - accidents maritimes, l'inspecteur de navires à vapeur et (ou) le bureau régional des STM le plus près, selon le cas.

4.7.2 Conseils et instructions

.1 Donner instruction à un navire qui cherche un refuge de se rendre au port sûr le plus près du point d'entrée dans les eaux en question et lui fournir toute l'aide nécessaire.

.2 Donner instruction à un navire qui cherche un refuge de prendre les précautions qui, parmi celles qui sont prescrites en 4.4, 4.5 et 4.6, sont appropriées et pratiques dans les circonstances.

.3 Donner instruction au navire de suivre un système établi d'organisation du trafic maritime lorsque cela est pratique et sûr.

.4 Lorsque, pour des raisons de sécurité maritime ou de prévention de la pollution, le FCPP n'approuve pas le choix du port fait par le capitaine, il doit proposer un autre port. Si le capitaine n'est pas d'accord, il devrait être requis de donner au FCPP la raison pour laquelle le navire ne devrait pas se rendre à cet autre port.

.5 The availability of a safe anchorage or berth and shore facilities including skilled personnel necessary to effect repairs must be considered, but the immediate safety of life and property must predominate.

.6 Headquarters shall be informed immediately through the Regional Director Ship Safety in the event of disagreement as to choice of port.

4.7.3 Investigation, Inspection and Prosecution

.1 A PPO shall carry out an investigation when the ship arrives at the port of refuge to the extent necessary to verify that Force Majeure did prevail.

.2 Do not lay any information against the master or the ship if it is confirmed that it is a case of Force Majeure.

.3 If evidence is obtained that entry into the subject waters by a deficient ship was not caused by Force Majeure, the ship is to be inspected. The PPO is to immediately prepare information and telex details to Headquarters through the Regional Director Ship Safety for the advice of the Department of Justice with a view to prosecution.

.4 Follow the procedure outlined in .1, .2 and .3 where it is claimed that the direction of a PPO could not be followed by the ship because of Force Majeure.

4.7.4 Deficiency Correction and Detention

The provisions of sections 4.5.11, 4.5.12, 4.6.5 and 4.6.6 shall be applied to deficient or defective ships that enter a port under Force Majeure.

4.7.5 Departure from Port of Refuge

.1 Direct the ship to leave the subject waters by the shortest safe route when she is ready to depart, maximum practicable use being made of established routing systems.

.5 Il faut tenir compte de la disponibilité d'un mouillage ou poste sûr et d'installations côtières, y compris d'un personnel qualifié pour faire les réparations nécessaires, mais la sauvegarde immédiate de la vie humaine et des biens doit prédominer.

.6 L'Administration centrale doit être informée immédiatement, par l'intermédiaire du directeur régional de la Sécurité des navires, en cas de désaccord sur le choix d'un port.

4.7.3 Enquête, inspection et poursuites

.1 À l'arrivée du navire au port de refuge, le FCPP doit faire l'enquête nécessaire pour s'assurer qu'il y avait vraiment un cas de force majeure.

.2 S'il s'agissait vraiment d'un cas de force majeure, il n'y a pas lieu de porter plainte contre le capitaine.

.3 Si l'on obtient la preuve que l'entrée d'un navire non conforme dans les eaux en question n'a pas été causée par un cas de force majeure, on doit inspecter le navire. Le FCPP doit préparer la plainte sur-le-champ et en envoyer les détails par télex à l'Administration centrale, par l'intermédiaire du directeur régional de la Sécurité des navires, afin d'obtenir l'avis du ministère de la Justice sur l'opportunité d'engager des poursuites.

.4 Suivre la procédure décrite en .1, .2 et .3 lorsqu'on prétend que les instructions du FCPP ne pouvaient être suivies pour des raisons de force majeure.

4.7.4 Correction des écarts et détention

Les dispositions des sections 4.5.11, 4.5.12, 4.6.5 et 4.6.6 doivent être appliquées aux navires non conformes et aux navires défectueux qui entrent dans un port pour des raisons de force majeure.

4.7.5 Départ du port de refuge

.1 Lorsque le navire est prêt à partir, lui donner instruction de quitter les eaux en question par la route sûre la plus courte en utilisant autant que possible les systèmes établis d'organisation du trafic.

.2 Lorsqu'un navire non conforme ou défectueux s'apprête à partir, lui donner instruction de prendre les

.2 Direct a deficient or defective ship on departure to adopt such of the precautionary measures identified in 4.4, 4.5 and 4.6 as are appropriate while navigating the subject waters.

4.8 Directing Ships after a Spill

4.8.1 The powers and responsibilities associated with spills and spill clean-ups from paragraph 662(l)(h) of the CSA and paragraph 15(4)(c) of the AWPPA are dealt with by RMEO's (see 3.3 of this Manual) according to their own established practices and procedures and as such, will not be dealt with in this Manual.

4.8.2 As mentioned in 5.2.4 of this Manual, PPO's should, however, be aware of these powers, if assigned, and be prepared to act should a situation arise.

précautions qui, parmi celles qui sont indiquées en 4.4, 4.5 et 4.6, s'appliquent pendant que le navire se déplace dans les eaux en question.

4.8 Instructions à donner aux navires après un déversement

4.8.1 Les pouvoirs et responsabilités prévus à l'alinéa 662(1)h) de la LMMC et à l'alinéa 15(4)c) de la LPPEA, en ce qui concerne les déversements et le nettoyage des lieux des déversements, sont traités par les RMEO (voir 3.3 du présent manuel) conformément à leurs propres pratiques et procédures. Par conséquent, il n'en est pas question dans le présent manuel.

4.8.2 Comme on l'a mentionné dans le présent manuel en 5.2.4, le FCPP devrait, toutefois, connaître ces pouvoirs, s'ils lui sont assignés, et être prêt à intervenir.

PART 5

INVESTIGATION OF A POLLUTION INCIDENT

5.1 Procedure - Investigation of a Pollution Incident

5.1.1 Every reported incident of pollution from a ship will be investigated by a PPO. Where an incident of pollution is not from a ship investigation will not be pursued beyond the point necessary to confirm this fact and to ensure the proper authorities have been notified (see also 3.2 of this Manual).

5.1.2 Exempt Ships: Where a particular Act or regulation indicates that a ship is exempt from discharge requirements (i.e. naval vessels, government ships) and a discharge is observed, the investigation should conclude by informing the authorities of the operators of the ship (i.e. local National Defence Authority, etc.) or Ship Safety, Ottawa that a suspected incident has occurred. Notification to any foreign authorities should be made through Ship Safety, Ottawa and Foreign Affairs. A Pollution Incident Report (see 5.3 of this Manual) should be completed.

5.1.3 An investigation may be initiated by a PPO observing an incident or receiving a report of an incident. Reports may be received from the master of a ship involved in an incident (as required by the *Pollutant Discharge Reporting Regulations* and section 5 of the *Arctic Waters Pollution Prevention Act*), from a witness to an incident or, under the MARPOL Convention, from authorities from another country requesting further investigations into an incident which occurred in their waters but could not be completely investigated by them as the ship was headed for Canadian waters.

PARTIE 5

ENQUÊTES SUR LES CAS DE POLLUTION

5.1 Procédure - Enquêtes sur les cas de pollution

5.1.1 Un FCPP enquêtera sur tout cas de pollution dont un navire se sera rendu coupable, et qu'on aura porté à son attention. Si la source de pollution n'est pas un navire, l'enquête se limitera à établir le fait et à s'assurer que les autorités concernées ont été informées (voir aussi 3.2 du présent manuel).

5.1.2 Navires exemptés : Lorsqu'une loi ou un règlement particulier indique qu'un navire est exempté des exigences relatives aux rejets (c.-à-d. navires de guerre, navires du gouvernement) et qu'un rejet est constaté, on devrait terminer l'enquête en informant les autorités des exploitants du navire (c.-à-d. l'autorité locale de la Défense nationale) ou la Sécurité des navires à Ottawa au sujet du cas présumé de pollution. Les autorités étrangères devraient être informées par l'intermédiaire de la Sécurité des navires à Ottawa et des Affaires étrangères. Un rapport d'incident de pollution (voir 5.3 du présent manuel) devrait être rédigé.

5.1.3 Tout FCPP qui est témoin d'un cas de pollution ou à qui l'on fait rapport d'un tel incident peut entreprendre une enquête. Les rapports peuvent être reçus du capitaine du navire en cause (conformément aux exigences du *Règlement sur les rapports relatifs au rejet de polluants* et de l'article 5 de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*), d'un témoin ou, en vertu de la Convention MARPOL, des autorités d'un autre pays demandant une enquête plus approfondie sur un cas de pollution qui s'est produit dans leurs eaux, mais sur lequel elles n'ont pu enquêter à fond parce que le navire se dirigeait vers les eaux canadiennes.

5.1.4 All discharges from ships are not necessarily in contravention of the CSA or the AWPPA. Schedule I gives an overview of where and under what conditions discharges are permitted. In cases where there is doubt as to whether or not the discharge was actually an illegal one, the investigation should still be conducted. In areas where there is a total prohibition on the discharge of a pollutant, the suspected discharge of any quantity of a pollutant should be investigated. In areas where restricted quantities of oil discharge are permitted, whenever visible traces of oil are observed on or below the surface of the water in the immediate vicinity of a ship or its wake, an investigation should be initiated to determine if a contravention has occurred. Schedule II contains formulae for estimating the quantity and concentration of oil discharged based on the size and appearance of the slick. In the case of category B, C or D noxious liquid substances, the presence of a sheen after a discharge in an area where restricted discharges are permitted does not necessarily indicate that a violation has occurred.

5.1.5 The investigation of a reported incident of pollution must be carried out as quickly and comprehensively as time and circumstances permit. Regional investigation procedures should be adhered to. The investigation should be directed towards the gathering of sufficient evidence to establish whether the ship has violated permissible discharge limits. Even if all possible evidence cannot be provided, as much information as possible should be submitted. Schedule III and IV list possible evidence which should be collected in cases of alleged oil and noxious liquid substance discharge violations; similar evidence should be collected in cases of other pollutants.

5.1.6 In order to show that the following violations of the CSA or AWPPA have occurred, the PPO should keep in mind that the general facts that must be established are as follows:

- (a) To prove a pollutant was illegally discharged (section 656 of the CSA or section 4 of the AWPPA) it must be shown that:
 - (1) the substance discharged was a prescribed pollutant,
 - (2) the quantity or concentration of the substance discharged exceeded that

5.1.4 Les rejets de polluants depuis des navires ne sont pas tous en violation de la LMMC ou de la LPPEA. L'annexe I indique de façon générale à quels endroits et dans quelles conditions les rejets sont permis. Dans les cas où l'on n'est pas certain si le rejet est réellement illégal, il faut quand même mener une enquête. Dans les régions où il est strictement interdit de rejeter un polluant, il faudrait enquêter sur le rejet présumé de toute quantité de polluant. Dans les régions où il est permis de rejeter de petites quantités de polluant, il faudrait entreprendre une enquête pour déterminer s'il y a infraction, chaque fois que des traces visibles d'hydrocarbures sont observées à la surface ou sous la surface de l'eau, à proximité d'un navire ou de son sillage. Des formules permettant d'évaluer la quantité d'hydrocarbures rejetée et leur concentration d'après la grandeur et l'apparence de la nappe d'hydrocarbures, sont données à l'annexe II. Dans le cas des substances liquides nocives des catégories B, C ou D, la présence d'un reflet, après un rejet dans une région où il est permis de rejeter de petites quantités de polluant, n'indique pas nécessairement qu'il y a eu violation des lois.

5.1.5 L'enquête sur un cas de pollution doit être menée aussi rapidement et aussi complètement que le temps et les circonstances le permettent, et conformément aux méthodes d'enquête régionales. Au cours de l'enquête, on devrait s'efforcer de réunir suffisamment de preuves pour être en mesure de déterminer si le navire a enfreint les limites permises en ce qui concerne les rejets. Même si l'on ne peut pas fournir toutes les preuves possibles, il faudrait présenter le plus de renseignements possibles. Les annexes III et IV donnent des exemples de preuves à réunir dans les cas allégués de rejets illégaux d'hydrocarbures et de substances liquides nocives; des preuves analogues devraient être réunies en ce qui concerne les autres polluants.

5.1.6 Le FCCP ne devrait pas oublier que, pour démontrer que les violations de la LMMC ou de la LPPEA énumérées ci-dessous ont eu lieu, il doit établir les faits généraux suivants :

- a) pour prouver qu'un polluant a été rejeté illégalement (article 656 de la LMMC ou article 4 de la LPPEA), il doit démontrer que :
 - (1) la substance rejetée était un polluant prescrit,
 - (2) la quantité ou la concentration de la substance rejetée dépassait la quantité ou la concentration

- permissible for the area in which it was discharged,
- (3) the substance was discharged from the suspected ship and the circumstances under which it was discharged, and
 - (4) the discharge was not made under any of the circumstances where normal discharge restrictions do not apply (see sections 1 and 2 of Schedule I);

(b) To prove that the master or person in charge did not report a discharge or a probable discharge (paragraph 657(1)(a) of the CSA and subsection 5(2) of the AWPPA) it must be shown that:

- (1) a discharge occurred or was in danger of occurring ((1), (2) and (3) of paragraph (a) above), and
- (2) the master or person in charge did not report the incident to a PPO as quickly as was possible.

The discharge of a pollutant is a strict liability offence which means that it is not necessary to prove that the ship intended to pollute, only that it caused the pollution. Even though polluting is a strict liability offence, the facts noted in paragraph (a) must be proven beyond a reasonable doubt; in proving the circumstances of the spill, the Crown might demonstrate that there was negligence in order to produce a stronger case against the ship. On the other hand, the defence might present evidence of reasonable diligence to the Court. In this case the accused admits to being the source of the pollution but presents evidence to show the pollution was purely accidental and every precaution to avoid the incident was taken. In order to be prepared for this type of defence, it is essential that the PPO, in determining the circumstances of the spill, check on things like whether the equipment was well maintained, whether all preventative measures were taken, whether crew members carried out the operations correctly, etc.

5.1.7 Written Notes: It is essential that a PPO make written notes in a book reserved for that purpose. During an investigation the PPO should maintain this notebook in order to record, in chronological order, all activities, information, evidence, or other facts gathered during the investigation. Reference should be made as to the

permisses dans la région où la substance a été rejetée,

- (3) la substance a été rejetée par le navire mis en cause et dans telles ou telles circonstances, et
- (4) le rejet n'a pas eu lieu dans des circonstances où les limites normales de rejet ne s'appliquent pas (voir articles 1 et 2 de l'annexe I);

b) pour prouver que le capitaine ou le responsable n'a pas fait rapport d'un rejet ou d'un risque de rejet (alinéa 657(1)a) de la LMMC et paragraphe 5(2) de la LPPEA), il doit démontrer que :

- (1) il y a eu un rejet ou qu'il y avait un risque de rejet ((1), (2) et (3) de l'alinéa a) ci-dessus), et
- (2) le capitaine ou le responsable n'a pas fait rapport de l'incident à un FCPP le plus rapidement possible.

Le rejet d'un polluant est une contravention de droit strict, aussi n'est-il pas nécessaire de prouver que le navire avait l'intention de rejeter un polluant, mais simplement qu'il a causé la pollution. Bien que la pollution soit une contravention de droit strict, les faits mentionnés en a) doivent être démontrés sans qu'il subsiste un doute raisonnable. Pour établir les circonstances du déversement, la Couronne peut établir une cause plus solide contre le navire en démontrant qu'il y a eu négligence. Par contre, la défense pourrait présenter à la cour des éléments de preuve qu'il y a eu diligence raisonnable, auquel cas l'accusé avoue avoir causé la pollution, mais dépose des éléments de preuve pour établir que la pollution était purement accidentelle et que toutes les précautions avaient été prises en vue de prévenir l'incident. Pour être prêt à affronter ce genre de défense, le FCPP doit à tout prix, au moment de déterminer les circonstances du déversement, effectuer certaines vérifications pour savoir si l'équipement était bien entretenu, si toutes les mesures de prévention ont été prises, si les membres d'équipage ont exécuté les opérations correctement, etc.

5.1.7 Notes écrites : Il est indispensable que le FCPP inscrive dans un livre spécial les informations recueillies au cours de son enquête. Il veillera à y inscrire, dans l'ordre chronologique, ses activités, les renseignements, les preuves ainsi que les autres faits. Il devra indiquer où et quand il a mené son enquête et recueilli les renseignements. Son carnet de notes

time and place where the activity occurred or the information was obtained. The notebook can be used as a memory aid when the officer gives testimony in court, particularly when there is a time lapse between the investigation and the court hearing, and can be used to counteract denials and changes in a witness's story.

NOTE: Before a PPO can use a notebook while giving evidence on its contents, it must show that either the PPO made the notes or that the PPO adapted them at or about the time they were being made. The notes themselves do not become evidence but the defence may look at anything in the notes and can cross-examine the PPO on any matters in the notes whether or not these matters have been discussed, provided the matters are relevant to the case in issue. However, the information contained in the notes becomes part of the evidence at trial only insofar as the PPO agrees with and confirms the validity of the parts quoted by the defence. If the PPO denies the validity of some part of the notes, that part does not become evidence. A PPO should ensure that all entries made in a notebook are factual, and not suppositions, and relevant to the case. Hearsay evidence should always be identified as such. Prior to using the notebook as a memory aid in court, the PPO should check with the prosecution counsel in order to ensure that it contains nothing which could be detrimental to the Crown's case.

An option to written notes is the use of a tape recorder. The same rules noted for written notes apply to recorded notes. The PPO must ask for the permission of those being taped.

5.1.8 General Investigative Procedures

Insofar as practicable, the procedures prescribed herewith, while not to be considered all encompassing, should generally be followed by the investigating PPO:

- (a) **Record details** of the report of a suspected incident of pollution including the identification of the observer(s) (section 1.3 of Schedules III and IV), the method used to make the report (i.e. radio, telephone, etc.), and the date, time and location. Observers should be requested to prepare a written statement (see Schedule VII).

pourra lui servir d'aide-mémoire quand il aura à témoigner en cour, et lui sera particulièrement utile s'il s'écoule un certain délai entre l'enquête et l'audience en cour. Il pourra aussi s'en servir pour rectifier ou réfuter un témoignage.

NOTA : Avant qu'un FCPP puisse révéler le contenu de son carnet de notes, il doit prouver que c'est bien lui qui les a recueillies, ou qui les a adaptées en même temps, ou peu de temps après, qu'un autre les a recueillies. Les notes ne constituent pas une preuve par elles-mêmes, mais la défense peut s'en servir pour contre-interroger le FCPP sur un point quelconque des notes, que la question ait été abordée ou non, pourvu qu'elle se rapporte à l'affaire. Cependant, les renseignements contenus dans les notes peuvent constituer un élément de preuve à un procès uniquement si le FCPP confirme que les passages cités par la défense sont exacts. Si par contre il nie la validité de certains passages, ceux-ci ne peuvent pas constituer un élément de preuve. Les notes doivent s'appuyer sur des faits et non sur des suppositions et se rapporter directement à l'affaire. Lorsqu'il s'agit de simples ouï-dire, il faudrait toujours l'indiquer. Avant de se servir en cour de son carnet de notes comme aide-mémoire, le FCPP doit vérifier, avec l'avocat de la Couronne, que le carnet ne contient aucune information qui pourrait nuire à la cause de la Couronne.

Au lieu de prendre des notes, on peut se servir d'un magnétophone. Les mêmes règles s'y appliquent. L'agent de prévention de la pollution doit demander aux personnes la permission d'enregistrer leurs propos.

5.1.8 Procédures générales d'enquête :

Dans la mesure du possible, le FCPP responsable de l'enquête doit se conformer en général aux procédures prescrites ci-dessous, bien qu'elles ne doivent pas être considérées comme complètes :

- a) **Enregistrer les renseignements** concernant le cas présumé de pollution, y compris le nom de l'observateur ou des observateurs (section 1.3 des annexes III et IV), la méthode utilisée pour le rapport (c.-à-d. radio, téléphone, etc.), ainsi que la date, l'heure et le lieu. On devrait demander aux observateurs de faire une déclaration écrite (voir annexe VII).

(b) **Proceed to the location of the incident** and obtain evidence and/or samples of polluted water or alternatively arrange for evidence and/or samples to be obtained by other means (e.g. other government agencies or police forces). This should be done as soon as possible as the pollutant may evaporate, spread, be dispersed by the wind or current or change significantly due to weathering. If chemicals have been added to the slick (i.e. dispersants), then the PPO should collect a sample of these as well. Instructions on sampling are contained in Schedule V. Take photographs if possible and record the method of observation and documentation as listed in section 1.4 of Schedules III and IV. Instructions on taking photographs are contained in Schedule VI.

(c) **Notify others:** If, at any time, it is evident that there has been a major spill, a casualty or that a ship may not be navigated safely, then the nearest regional manager emergency operations, casualty investigator, steamship inspector and/or Regional VTS Office, as appropriate, should be contacted as soon as possible.

(d) **If radio contact with any suspected ships** can be established, record the other information listed in section 1.5 of Schedules III and IV.

(e) **Record the particulars of any ship or ships suspected of polluting** as listed in section 1.1 of Schedules III and IV.

(f) **Eliminate other sources:** Note why it was concluded that any of the other possible pollution sources, including sources other than ships, were not the source (e.g. wind and current conditions could not account for the location or movement of the pollutant).

(g) **Other possible sources:** Record details of the possibility of the discharge of pollutant from a source other than the suspected ship and any evidence of the presence of the pollutant in the same area prior to the arrival of the ship.

b) **Se rendre sur les lieux de l'incident**, prélever des échantillons d'eau polluée et(ou) réunir des preuves, ou prendre les dispositions nécessaires pour les obtenir d'autres sources (par ex. autres organismes gouvernementaux ou corps de police). Il faudrait faire vite car le polluant peut s'évaporer, se répandre, être dispersés par le vent ou le courant ou être altéré considérablement par les conditions atmosphériques. Si l'on a ajouté des produits chimiques à la nappe d'hydrocarbures (c.-à-d. agents dispersants), le FCPP devrait aussi en prélever un échantillon. Les instructions relatives au prélèvement des échantillons sont données à l'annexe V. Prendre des photos, autant que possible, et enregistrer la méthode d'observation et la documentation conformément à la section 1.4 des annexes III et IV. Les instructions concernant les photos sont données à l'annexe VI.

c) **Informers les autres :** Si, à un moment donné, il est évident qu'il s'est produit un déversement majeur, un accident ou qu'on a des raisons de croire qu'un navire ne navigue pas en toute sécurité, on devrait communiquer le plus tôt possible avec le RMEO, l'enquêteur - accidents maritimes, l'inspecteur de navires à vapeur et (ou) le bureau régional des STM, selon le cas.

d) **Si l'on peut établir le contact radio avec tous navires mis en cause**, enregistrer les autres renseignements indiqués à la section 1.5 des annexes III et IV.

e) **Enregistrer les renseignements sur tous navires mis en cause dans un cas de pollution** conformément à la section 1.1 des annexes III et IV.

f) **Éliminer les autres sources de pollution :** Prendre note des raisons pour lesquelles on a conclu que les autres sources de pollution possibles, y compris les sources autres que les navires, n'étaient pas en cause (par ex. on ne pouvait pas attribuer au vent et au courant le fait que le polluant se soit trouvé à un endroit particulier ou se soit déplacé).

g) **Autres sources possibles :** Enregistrer les détails concernant la possibilité que le polluant ait été rejeté depuis une source autre que le navire et toute preuve indiquant que le polluant se trouvait déjà à l'endroit indiqué avant l'arrivée du navire.

(h) **General conditions:** Record the details of the general weather conditions and the position and description of the pollutant. In the case of oil or a noxious liquid substance, these will be the details listed in section 1.2 of Schedules III and IV respectively. In the case of other pollutants, record any pertinent details.

(i) **Sketches:** If considered relevant, make sketches showing dock areas, location of suspected ship(s) and other ships in the locale of the pollution incident, and position of the polluted area relative to the ship. Factors such as wind, current, compass direction, etc. which would assist in establishing the movement of the pollutant in the water should be indicated on the sketches.

(j) **Board any ship believed on reasonable grounds to be involved in the incident.** Make identity known to the master or senior officer on board and produce, if requested by the person in authority for examination, certificate of designation as a PPO.

(k) **Advise the master, or senior officer on board, of the reason for carrying out the investigation.** If the master agrees to allow the PPO to carry out the investigation the PPO should consider requesting a Consent to Search in order to confirm that the investigation was conducted with the permission of the person in charge (see paragraph 2 of Schedule X). If the master refuses to allow the PPO to carry out the investigation, the PPO should consider obtaining a search warrant (see Schedule X). The assistance of an officer of the RCMP, customs, harbour or local police might also be helpful.

(l) **Particulars of the ship:** If radio contact was not established, record the information in (d) at this time. The master's name shown on the ship's documentation should be verified.

(m) **Ships documents:** Inspect and record relevant details of the ship's documents. In the cases of oil and noxious liquid substances this will be the details listed in sections 2.1, 2.2, 2.3, 2.4 and 2.5 of Schedules III and IV. The ship's name shown on its documents should be verified with the name painted on its hull. The records of monitoring and control equipment

h) **Conditions générales :** Enregistrer les détails concernant les conditions atmosphériques générales ainsi que la position et description du polluant. Dans le cas des hydrocarbures ou d'une substance liquide nocive, ces détails seront ceux qui sont mentionnés à la section 1.2 des annexes III et IV respectivement. Dans le cas des autres polluants, enregistrer tous détails pertinents.

i) **Croquis :** faire des croquis, si l'on juge qu'ils peuvent être utiles, montrant les quais, la position du ou des navires en cause et des autres navires qui se trouvent sur les lieux de l'incident, ainsi que la position du secteur pollué par rapport au navire. On devrait indiquer sur les croquis les facteurs tels que le vent, le courant, la direction de compas, etc., qui aideraient à déterminer le déplacement du polluant dans l'eau.

j) **Arraisonner tout navire soupçonné d'être impliqué dans un cas de pollution.** Se faire connaître au capitaine ou à l'officier supérieur à bord et produire, à la demande de la personne responsable, son certificat de FCPP, pour examen.

k) **Informar le capitaine, ou l'officier supérieur à bord du navire, de la raison pour laquelle l'enquête est menée.** Si le capitaine permet au FCPP de mener l'enquête, le FCPP devrait songer à obtenir un Consentement à une perquisition pour confirmer que l'enquête a eu lieu avec la permission de l'officier responsable (voir article 2 de l'annexe X). Si le capitaine refuse de laisser le FCPP mener une enquête, ce dernier devrait songer à obtenir un Mandat de perquisition (voir l'annexe X). L'aide d'un agent de la GRC, de la police douanière ou portuaire ou de la police locale pourrait être utile également.

l) **Détails concernant le navire :** S'il n'y a pas eu de contact radio, enregistrer ici l'information dont il est question en d). Il faudrait vérifier le nom du capitaine inscrit dans la documentation du navire.

m) **Documents du navire :** Examiner et enregistrer les détails pertinents des documents du navire. Dans le cas des hydrocarbures et des substances liquides nocives, il s'agira des détails énumérés aux sections 2.1, 2.2, 2.3, 2.4 et 2.5 des annexes III et IV. On devrait vérifier si le nom du navire inscrit dans les documents est le même que celui qui est peint sur la coque. Les registres de surveillance et de contrôle

mentioned in section 2.5 may be of particular importance if these indicate that a discharge was above the allowable concentration or rate. In cases of other pollutants this will be relevant details from the ship's registration documents, the ship's log-book, approved documents for marine sanitation devices or effluent test sample analysis data (in cases of sewage discharge only), and any other documentation on board.

(n) **Inspect the ship** in order to ascertain if the pollutant was discharged from the ship. In the cases of oil and noxious liquid substances this will be the items listed in section 2.6 of Schedules III and IV respectively, which includes the taking of samples for analysis and comparison with samples taken from the water (see Schedule V). Samples should be taken from any potential sources on the ship, i.e. cargo, ballast, slops, bunkers, bilges (as close as possible to the suction for the bilge pump in each compartment), and lubricants. When considering possible sources the PPO should look for clues such as:

- i) evidence of a recent spill and subsequent clean-up being apparent;
- ii) buckets of oil-saturated sand, shovels and other materials being present on deck;
- iii) a certain amount of oil, cargo, dirty ballast water, etc. recorded in the cargo or oil record book being unaccounted for;
- iv) oil or cargo record books or records of monitoring and control equipment indicating that a recent discharge occurred;
- v) a new tide line appearing on the ship's side in the engine room or elsewhere;
- vi) evidence of any pump capable of discharging the pollutant being recently used, i.e. traces of the pollutant on the rods, glands, etc.;
- vii) traces of the pollutant around tank vents or on the flame screen; etc.
- viii) fuel hose leakages or drainage; etc.

It should be noted that pollutant samples are all a PPO may remove from a ship. Although other items such as certificates, log books, crew

d'équipement dont il est question à la section 2.5 peuvent être particulièrement importants s'ils indiquent qu'un rejet dépassait la concentration ou le taux admissibles. Dans le cas d'autres polluants, il s'agira des détails pertinents tirés des documents d'immatriculation du navire, du journal de bord du navire, des documents approuvés concernant les appareils d'épuration marine ou des données d'analyse des échantillons d'effluent (dans le cas des rejets d'eau usée seulement), ainsi que de tout autre document à bord du navire.

n) **Inspecter le navire** afin de s'assurer que le polluant a été rejeté depuis le navire. Dans le cas des hydrocarbures et des substances liquides nocives, il s'agira des articles énumérés à la section 2.6 des annexes III et IV respectivement, qui incluent le prélèvement d'échantillons qui seront analysés et comparés avec des échantillons prélevés dans l'eau (voir annexe V). Des échantillons devraient être prélevés de toutes sources possibles à bord du navire, c.-à-d. cargaison, ballast, citernes de décantation, soutes, fonds de cale (le plus près possible de l'aspiration de la pompe d'assèchement dans chaque compartiment), et lubrifiants. Pour déterminer les sources possibles, le FCPP devrait rechercher des indices tels que :

- i) preuve d'un déversement récent et nettoyage apparent des lieux du déversement;
- ii) présence de seaux de sable imbibé d'hydrocarbures, de pelles et d'autres matériels sur le pont;
- iii) enregistrement, dans le registre de la cargaison ou des hydrocarbures, d'une certaine quantité d'hydrocarbures, de cargaison, d'eau de ballast polluée, etc. dont on n'a pas tenu compte;
- iv) inscription, dans les registres des hydrocarbures ou de la cargaison ou dans les registres de surveillance et de contrôle de l'équipement, indiquant un rejet récent;
- v) apparition d'une nouvelle laisse de marée sur la muraille du navire dans la salle des machines ou ailleurs;
- vi) preuve qu'une pompe capable de rejeter le polluant a été utilisée récemment, c.-à-d. traces de polluant sur les tiges, presse-étoupes, etc.;
- vii) traces de polluant autour des orifices de ventilation ou sur les pare-flammes, etc.;
- viii) tuyau de combustible qui fuit ou s'écoule; etc.

Il faudrait souligner que tout ce qu'un FCPP peut sortir d'un navire, ce sont des échantillons de polluant. Bien que d'autres articles comme les certificats, le journal de

lists, cargo record books, records of monitoring and control equipment, damaged hoses, oil record books, etc. might be useful as evidence, a PPO is not authorized to remove them. A PPO should instead take notes, make copies or take photographs. If copies are made by someone else, the PPO should verify that the copy received corresponds to the original document. In cases where the seizure of objects or documents is essential, the PPO must first obtain a search warrant as outlined in Schedule X.

(o) **Make sketches of the suspected ship** that are pertinent to the pollution incident showing, for example, plan or section in way of the engine room with the location of pumps, piping, overboard discharges, tanks, etc.

(p) **Interview persons concerned** such as the master, officer in charge at the time of the alleged incident, persons suspected of being responsible for the discharge and other members of the crew and record any information elicited, including any admission that a pollutant was, or might have been, discharged. In cases of oil and noxious liquid substances the information listed in section 2.7 of Schedules III and IV may be pertinent. If deemed appropriate, persons should be advised that they are required by subsection 663(1) of the CSA or section 16 of the AWPPA to provide assistance and information may be reasonably required and that by failing to do this or by making a false or misleading statement they are liable to a fine not exceeding \$10 000 if convicted under subsection 666(2) of the CSA or \$25 000 if convicted under paragraph 19(2)(f) of the AWPPA. When interviewing it should be noted that:

- i) threats or promises should not be made,
- ii) once it has been decided to lay charges against an accused person, any statement made by the person to a PPO will be admissible in court only if it can be proven that the statement was made voluntarily,
- iii) when persons appear reluctant to provide information because they feel it will only be used against them, they should be informed that information

bord, les rôles d'équipage, les registres de la cargaison, les registres de surveillance et de contrôle de l'équipement, des tuyaux endommagés, les registres des hydrocarbures, etc. puissent servir de preuves, le FCPP n'est pas autorisé à les emporter. Il devrait au lieu de cela prendre des notes, faire des photocopies ou prendre des photos. Si les copies sont tirées par une autre personne, il doit s'assurer que les copies reçues correspondent bien aux originaux. Lorsqu'une saisie d'objets ou de documents est essentielle, le FCPP doit d'abord obtenir un mandat de perquisition de la manière indiquée à l'annexe X.

(o) **Faire des croquis du navire en cause** se rapportant au cas de pollution et montrant, par exemple, un plan ou une section à la hauteur de la salle des machines, et l'emplacement des pompes, du tuyautage, de l'évacuation à la mer, des citernes, etc.

(p) **Interroger les personnes concernées**, comme le capitaine, l'officier responsable au moment de l'incident allégué, les personnes soupçonnées d'être responsables du rejet, et d'autres membres de l'équipage et enregistrer toute information obtenue, y compris tout aveu indiquant qu'un polluant a, ou peut avoir, été rejeté. Dans le cas des hydrocarbures et des substances liquides nocives, l'information mentionnée à la section 2.7 des annexes III et IV peut être pertinente. Si on le juge approprié, on devrait informer les personnes qu'en vertu du paragraphe 663(1) de la LMMC ou de l'article 16 de la LPPEA, elles sont tenues de fournir, dans la mesure du raisonnable, toute l'aide et toute l'information nécessaires et que, si elles ne le font pas, ou si elles fournissent de l'information fausse ou trompeuse, elles encourent, sur déclaration de culpabilité, une amende maximale de 10 000\$ en vertu du paragraphe 666(2) de la LMMC ou de 25 000\$ en vertu de l'alinéa 19(2)f) de la LPPEA. Les entretiens devraient se dérouler comme suit :

- i) il ne faudrait pas faire de menaces ni de promesses,
- ii) une fois que l'on a décidé de porter plainte contre un accusé, toute déclaration faite par ce dernier à un FCPP sera recevable en cour seulement s'il peut être prouvé que cette déclaration a été faite volontairement,
- iii) lorsque des personnes semblent hésiter à fournir de l'information parce qu'elles croient qu'on l'utilisera uniquement contre elles, on devrait leur dire que l'information fournie peut aider à les disculper du soupçon,

- they provide might assist in removing suspicion from them,
- iv) denial of responsibility should not be a sufficient reason for not proceeding with the investigation or not laying charges,
- v) as statements or explanations given may not necessarily be truthful, other possibilities should not be discredited, and
- vi) as the use and maintenance of valves, meters, hoses, equipment, etc. is the responsibility of the ship owners, admissions of their failure, improper use, miscalibration, etc. should not be considered a valid reason for not laying charges.
- iv) la dénégalion de responsabilité ne devrait pas être considérée comme une raison suffisante pour ne pas mener l'enquête ni porter plainte,
- v) comme les déclarations ou explications ne sont pas nécessairement véridiques, il ne faudrait pas rejeter les autres possibilités, et
- vi) étant donné que les propriétaires du navire sont responsables de l'utilisation et de l'entretien des soupapes, des appareils de mesure, des boyaux, de l'équipement, etc., le fait qu'on avoue le non-fonctionnement, la mauvaise utilisation, le mauvais étalonnage, etc. de ces derniers ne devrait pas être considéré comme une raison valable pour ne pas porter plainte.

(q) **Written statements** should be requested from witnesses and from anyone involved in the incident. It should be noted that a person can refuse to provide a written statement and can refuse to make a self-incriminating statement. See Schedule VII for more information on obtaining a statement. It should also be kept in mind that, in the case of foreign witnesses who will have left the country by the time of the trial and can therefore not be issued a subpoena, the written statement will not be admissible as evidence in court. Although the statement may be valuable in the conduct of the investigation, other evidence will be required in order to proceed with a prosecution.

q) **Des déclarations écrites** devraient être faites par les témoins et par toute personne impliquée dans l'incident. Il faudrait souligner qu'une personne peut refuser de faire une déclaration écrite ou une déclaration qui tende à prouver sa propre culpabilité. Voir annexe VII pour d'autres renseignements sur l'obtention d'une déclaration. Il faudrait se rappeler également que, dans le cas de témoins étrangers qui seront hors du pays lors du procès et qui, par conséquent, ne pourront pas faire l'objet d'une citation, la déclaration écrite ne sera pas un élément de preuve valide à la cour. Bien que cette déclaration soit utile à l'enquête, il faudra trouver d'autres éléments de preuve pour que la poursuite puisse être intentée.

(r) **Sample Analysis:** Samples collected in the investigation of reported incidents of pollution should be submitted to an analyst appointed under paragraph 661(1)(b) of the CSA or, for violations of the AWPPA, under the *Canada Waters Act* or the *Northern Inland Waters Act*. The location of laboratories and the names of analysts are listed in sections 7.5 and 7.6 of this Manual.

r) **Analyses d'échantillons :** Les échantillons prélevés au cours de l'enquête sur un cas de pollution allégué devraient être présentés à un analyste nommé en vertu de l'alinéa 661(1)b) de la LMMC ou, en ce qui concerne les infractions à la LPPEA, en vertu de la *Loi sur les ressources en eau du Canada* ou de la *Loi sur les eaux intérieures du Nord*. L'adresse des laboratoires et le nom des analystes sont indiqués aux sections 7.5 et 7.6 du présent manuel.

Where it is not convenient to use these facilities, any other laboratory may be used to obtain analysis of the sample but the name of the analyst must be obtained and recorded as it may be necessary for the analyst to appear in court for purposes of cross-examination.

Lorsqu'il n'est pas pratique d'utiliser ces installations, on peut faire appel à n'importe quel autre laboratoire pour obtenir des analyses de l'échantillon, mais il faut obtenir et enregistrer le nom de l'analyste car il devra peut-être comparaître devant le tribunal pour un contre-interrogatoire.

In order to avoid the cost of unnecessary analysis when the accused pleads guilty, oil samples may be stored until the preliminary hearing if facilities are available which are:

- i) refrigerated (-10°C if there is no water present) to preserve the sample, and
- ii) locked in such a manner that continuity of possession may be proved.

(s) **Continuity of Sample Possession:** The custody of the sample from the time of collection, through analysis at the laboratory, and until such time as it is tendered in court as evidence, must be accounted for and testified to in order for the sample to be admitted as evidence (in particular a PPO should ensure that all samples collected remain in custody while on board a suspected ship).

This testimony is required by the Court to establish two principal points:

- (i) The identity of the exhibit.
 - Where did it come from?
 - How does it relate to the offence?
 - Is this in fact the same exhibit?
- (ii) The condition of the exhibit.
 - Has it changed in quantity or nature?
 - If so, how?

The container of a liquid sample must be marked for identification by each person who has had custody of the sample. This mark (usually initials) should be accompanied by:

- (i) the date on which custody was taken, and
- (ii) a designation by letter or number which will serve to distinguish it readily from other similar exhibits.

N.B. Any identification marks used must be applied while the sample is in that person's custody, and must avoid the inclusion of any information which should properly be provided as oral testimony of witnesses (see also paragraph 5(n) of Schedule V of this Manual). Each time the sample changes hands, a receipt should be provided and retained in order that continuity of possession may be proved.

Si l'on ne veut pas payer de coûts d'analyse inutiles, lorsque l'accusé plaide coupable, on peut entreposer les échantillons d'hydrocarbures en attendant l'instruction de l'affaire s'il y a des installations disponibles, lesquelles sont :

- i) réfrigérées (-10°C si il n'y a pas d'eau) afin d'assurer la conservation de l'échantillon, et
- ii) verrouillées de façon à ce que l'on puisse prouver qu'on a été en sa possession de façon continue.

s) **Possession continue de l'échantillon :** Pour que l'échantillon soit admis comme preuve, il faut justifier et témoigner de la garde de l'échantillon depuis son prélèvement, durant l'analyse en laboratoire, jusqu'au moment de sa présentation comme preuve devant la cour (un FCPP devrait en particulier s'assurer que tous les échantillons prélevés sont sous bonne garde lorsqu'ils se trouvent à bord d'un navire mis en cause).

La cour exigera ce témoignage pour établir deux points principaux :

- i) Identification des polluants produits comme preuve.
 - D'où proviennent-ils?
 - Comment sont-ils reliés à l'infraction?
 - S'agit-il des échantillons prélevés?
- ii) État des polluants produits comme preuve.
 - La quantité ou la nature des polluants a-t-elle été modifiée?
 - Si oui, comment?

Chaque personne chargée de garder l'échantillon doit apposer une marque d'identification sur le récipient contenant l'échantillon. Cette marque (habituellement ses initiales) doit être accompagnée

- i) de la date où l'échantillon a été confié à la garde de cette personne, et
- ii) d'un symbole alphabétique ou numérique qui permettra de le distinguer rapidement des autres pièces justificatives analogues.

NOTA Toutes les marques d'identification doivent être inscrites pendant que l'échantillon est sous la garde de cette personne, et il faut éviter d'inscrire toute information que des témoins pourraient fournir au cours de leur témoignage oral (voir aussi alinéa 5n) de l'annexe V du présent manuel). Chaque fois que l'échantillon change de mains, un reçu devrait être fourni et conservé afin que l'on puisse prouver qu'on a été en sa possession de façon continue.

(t) **Sample Conveyance:** As a general rule it is preferable to convey samples to the laboratory by hand and deliver them directly to the analyst. Shipment by public carrier, however, is also acceptable to most courts. Samples shipped to the laboratory by public carrier should be sent by registered mail, express, or such other system as may be available which provides a record of transmission and requires a recipient's signature upon delivery. The carrier should be made aware of the probable contents or nature of the sample as restrictions on its delivery may apply. Receipts issued by the carrier to the shipper will probably be required as evidence by the court.

(u) **Other witnesses:** After leaving the ship, the PPO may wish to locate and interview any other possible witnesses to the incident.

5.1.9 In conducting the investigation as described in 5.1.8, the PPO will collect both direct and circumstantial evidence. Direct evidence comes from a person who claims to have witnessed one of the facts in dispute. Circumstantial evidence consists of facts that, taken in isolation, have no direct bearing on the case but, looked at as a whole, might make it possible to infer the guilt of an accused. For example, if someone saw oil being discharged over the side of a ship, this would be direct evidence. On the other hand, if there was only one ship in the vicinity of a slick but no one saw the ship pollute and no one on board admitted to polluting, there would be only circumstantial evidence. Even though no one piece of circumstantial evidence may prove the ship's guilt, if enough evidence is found it might, as a whole, persuade the judge beyond a doubt that the ship was responsible for the spill.

5.1.10 Although the investigation comes before the judicial process, it is nevertheless a stage that has a decisive impact on the outcome of any judicial proceedings subsequently instituted. Collection of the information needed to prove that an offence has been committed and the way in which such information is collected, take on their full importance during the trial. Before trial, though, the evidence must be sufficient to convince the Crown attorney that it is in the public interest to lay an information against the offender or

t) **Transport des échantillons :** En règle générale, il est préférable de transporter les échantillons au laboratoire et de les remettre en mains propres à l'analyste. La plupart des tribunaux acceptent aussi des échantillons qui ont été acheminés par les services de transport public. Les échantillons ainsi expédiés doivent être envoyés par courrier recommandé, express, ou par tout autre moyen qui fournit une lettre de voiture et exige la signature de la personne qui reçoit l'envoi. Le transporteur devrait être informé du contenu ou de la nature probable de l'échantillon étant donné que des restrictions relatives à sa livraison peuvent s'appliquer. La cour exigera probablement comme preuve les reçus remis à l'expéditeur par le transporteur.

u) **Autres témoins :** Après avoir quitté le navire, le FCPP voudra peut-être trouver et interroger tous autres témoins possibles de l'incident.

5.1.9 Lorsqu'il effectue l'enquête décrite en 5.1.8, le FCPP doit recueillir les éléments de preuve directe et de preuve circonstancielle. Les premiers proviennent de personnes affirmant avoir été témoins des faits en litige. Les seconds sont des faits qui, isolément, n'ont aucun effet direct sur le cas mais qui, collectivement, pourraient amener à déduire la culpabilité de l'accusé. Par exemple, une personne qui a observé un rejet d'hydrocarbures par-dessus bord au moment où il se faisait apporte un élément de preuve directe. Par contre, lorsqu'il y a un seul navire à proximité d'une nappe d'hydrocarbures, que personne n'a vu le navire rejeter le polluant et que personne, à bord, n'avoue que le polluant provient du navire, il n'y a là qu'un élément de preuve circonstancielle. Bien qu'aucun élément de preuve circonstancielle ne puisse, à lui seul, prouver la culpabilité du navire, il pourrait, ajouté à un ensemble suffisant d'autres éléments de preuve, dissiper tout doute du juge au sujet de la responsabilité du navire dans ce cas de pollution.

5.1.10 Bien que l'enquête précède le processus judiciaire, son étape a néanmoins un impact décisif sur l'aboutissement des poursuites judiciaires intentées subséquentement. L'acquisition des renseignements nécessaires à l'établissement de la preuve qu'une contravention a été commise et la façon dont ces renseignements ont été acquis revêtent toute leur importance durant le procès, avant lequel il faut cependant remettre suffisamment d'éléments de preuve au procureur de la Couronne pour le convaincre qu'il est de l'intérêt public de déposer une dénonciation.

offenders. Only an in-depth investigation will make it possible to collect sufficient evidence to support a conviction.

5.2 Report of Investigation and Recommendation for Action

5.2.1 Every incident of pollution which may result in the laying of an information and other court proceedings should be reported to the PPO's immediate supervisor or to such other officer according to regional instructions. Where time permits, the report should be in writing, in narrative form, generally following the order of investigation procedures as set forth in 5.1. Such report will serve as part of the written brief to counsel. Where the initial report is verbal, a written report should be made as soon as possible in order to supply counsel with a detailed brief.

5.2.2 Each report should conclude with a recommendation made by the PPO with regard to the legal or other action deemed appropriate considering all aspects of the incident. Extenuating circumstances, other than those allowed by regulations, should not deter the investigating officer from proposing that legal action be taken. Providing that a case is not frivolous, and there is some evidence of fault, it is preferable to initiate legal action, in order that a court of justice may decide as to the sufficiency of the evidence and the circumstances surrounding the case rather than allow a suspected offender to escape by default.

5.2.3 Incidents of an unusual nature requiring immediate action because of the planned movements of a ship or any other similar circumstance which may require referral to a higher authority for advice should be immediately reported to the Regional Director Ship Safety, or to the Regional Director General, or to the Director General, Ship Safety Branch, Canadian Coast Guard, Ottawa, as applicable, by telephone or other telecommunications methods.

5.2.4 Where incidents occur in remote areas, such as the Arctic, where means of immediate communication are not available, a PPO may have to exercise discretion and, within the limits of authority held, should proceed with such course of action as is considered necessary.

Seule une enquête approfondie engendrera des éléments de preuve suffisants pour établir la culpabilité.

5.2 Rapport d'enquête et recommandations concernant les mesures à prendre

5.2.1 Le FCPP doit signaler à son supérieur immédiat ou à tout autre fonctionnaire, selon les instructions données dans une région, tout cas de pollution qui peut conduire à une plainte ou entraîner des poursuites judiciaires. S'il en a le temps, il devra présenter un rapport écrit, sous forme narrative, suivant généralement l'ordre des procédures d'enquête établies à la section 5.1. Ce rapport fera partie de la déclaration écrite à l'avocat. Si le rapport initial est fait verbalement, il devra être mis par écrit le plus tôt possible à l'intention de l'avocat.

5.2.2 Le FCPP doit faire accompagner chaque rapport de l'exposé des mesures légales ou autres qu'il recommande de prendre au sujet de l'incident. Les circonstances atténuantes, autres que celles qui sont prévues au règlement, ne devraient pas empêcher le fonctionnaire enquêteur de proposer que des poursuites judiciaires soient engagées. Si le cas est d'une certaine importance et qu'il semble bien y avoir infraction, il est préférable d'entreprendre des poursuites afin que la cour puisse statuer sur le bien-fondé de la preuve et déterminer les circonstances de la pollution, plutôt que de laisser fuir le contrevenant.

5.2.3 Les cas de pollution d'un caractère exceptionnel et exigeant une action immédiate, du fait de la destination future du navire ou de toute autre circonstance semblable qui pourrait être portée à l'attention des autorités supérieures, doivent être signalés sans délai au directeur régional de la Sécurité des navires ou au directeur général régional ou au directeur général de la Sécurité des navires, Garde côtière canadienne, Ottawa, selon le cas, par téléphone ou par tout autre moyen de télécommunication.

5.2.4 Lorsque des cas de pollution ont lieu dans des régions éloignées, comme l'Arctique, où il n'y a pas de moyens de communication immédiate, le FCPP devra peut-être faire comme bon lui semble et, compte tenu de ses pouvoirs, prendre les mesures qu'il juge nécessaires.

5.2.5 Whenever prosecution is intended, the procedures outlined in Part 6 should be followed.

5.3 Pollution Incident Reports of Investigations and Prosecutions carried out by PPOs of the Coast Guard Ship Safety Branch

5.3.1 Ship Safety field officers are to submit to Ottawa, through the Regional Director's office, Pollution Incident Reports of all incidents investigated in connection with the pollution prevention program.

5.3.2 Subject to 5.3.3, the Pollution Incident Report Form, as shown in section 5.6 should be progressively filled out from the time of the first report of an incident and until investigation is completed, prosecution action is taken or prosecution action is finalized. Entries may be handwritten provided that they are clearly legible. The form is also available on the Ship Safety Electronic Form System using PerForm PRO.

5.3.3 In a case where prosecution action is contemplated or commenced, considerable delay in submitting the Pollution Incident Report Form may be encountered. In such a case and in order that Headquarters can be advised, a Pollution Incident Report Form should be submitted, completed as far as possible and an entry made in the "Remarks" section to the effect that prosecution is contemplated or pending. At the conclusion of prosecution or termination of the case, a final Pollution Incident Report Form should be submitted and a note made in the "Remarks" section indicating that an interim report was previously submitted.

5.3.4 At the conclusion of a case which has resulted in prosecution the "Remarks" section of the Pollution Incident Report Form shall include a short précis of the case together with any unusual factors or circumstances which could have a bearing on future cases or procedures.

5.3.5 If the judgement rendered is "Not Guilty" sufficient information should be supplied in order to ascertain the reasons for dismissal of the case.

5.2.5 Chaque fois qu'on a l'intention d'engager des poursuites, on devrait suivre les procédures décrites à la partie 6.

5.3 Rapports d'enquête sur les incidents de pollution et poursuites menées par les FCPP de la Direction de la sécurité des navires de la Garde côtière

5.3.1 Les fonctionnaires locaux de la Sécurité des navires doivent envoyer à Ottawa, par l'intermédiaire du bureau du directeur régional, les rapports sur les incidents de pollution ayant fait l'objet d'une enquête relativement au programme de prévention de la pollution.

5.3.2 Sous réserve de 5.3.3, la formule "Rapport d'incident de pollution", reproduite en 5.6, devrait être remplie progressivement à partir du premier rapport d'incident et jusqu'au stade où l'enquête est terminée, les poursuites sont engagées ou terminées. Le rapport peut être rempli à la main pourvu qu'il soit bien lisible. Le formulaire est aussi disponible à travers le système de formulaires électronique de la Sécurité des navires, avec PerForm PRO.

5.3.3 Au cas où on envisage ou commence une poursuite, il peut s'écouler un délai considérable avant la remise de la formule de rapport d'incident de pollution. Dans ce cas, pour que l'Administration centrale en soit averti, il faudrait envoyer une formule de rapport d'incident de pollution remplie dans la mesure du possible et indiquer dans la section "Remarques" que des poursuites sont envisagées ou en instance. À l'issue des poursuites ou à la conclusion de l'affaire, on devrait présenter un Rapport d'incident de pollution définitif et indiquer dans la section "Remarques" qu'un rapport provisoire a déjà été présenté.

5.3.4 À la conclusion d'une affaire qui a entraîné des poursuites, il faudrait résumer l'affaire et indiquer, dans la section "Remarques" du Rapport d'incident de pollution, tous les facteurs ou circonstances exceptionnels pouvant influencer sur des affaires ou procédures ultérieures.

5.3.5 Si le jugement rendu est "Non coupable", il faudrait fournir suffisamment de renseignements pour établir les motifs du non-lieu.

5.3.6 Legal agents should be requested to submit copies of judgements or stenographic notes or a detailed report (if it is a guilty plea). This information should be forwarded to AMSE in Ottawa in order that it be included in a manual for prosecutors prepared by Legal Services.

5.3.7 In connection with the above prosecutions, no other reports need be submitted to Headquarters except in those instances where a Regional Director Ship Safety deems it necessary, due to unusual circumstances arising during investigation or prosecution of a case, or to request assistance or advice from Headquarters, in which case the communication may be either by memorandum or telephone.

5.3.8 It is also advisable to report the outcome to anyone who assisted in the investigation, i.e. RCMP, Customs, person reporting, etc.

5.4 Investigations - Non-Canadian Ships in Non-Canadian Waters

5.4.1 In the case of reported infractions involving non-Canadian ships in or proceeding to non-Canadian waters, these should be reported to Headquarters in order that the circumstances of the infraction may be referred to the country of registry for processing through the courts of that country (see also 6.2 of this Manual).

5.5 Summary of Activities, Investigations Carried Out and Prosecutions Motivated by PPOs Other than those of the Coast Guard Ship Safety Branch

5.5.1 Where the above activities are carried out by PPOs other than those of the Coast Guard Ship Safety Branch, the reporting instructions as contained in sections 5.3 and 5.4 should be generally followed but the reports should be made initially to the PPO's supervising officer or in accordance with any specific instructions that may be given in this regard, with a request that a copy be forwarded to the Director General, Coast Guard Ship Safety Branch, AMS, Ottawa, Ont.
K1A 0N7.

5.3.6 On devrait demander aux agents juridiques de soumettre des copies des jugements ou des notes sténographiques ou un rapport détaillé (dans le cas d'un aveu de culpabilité). Cette information devrait être envoyée à l'AMSE à Ottawa pour qu'elle fasse partie d'un manuel à l'usage des poursuivants préparé par les Services juridiques.

5.3.7 En ce qui concerne les poursuites susmentionnées, il n'est pas nécessaire de présenter d'autres rapports à l'Administration centrale, sauf dans les cas où le directeur régional de la Sécurité des navires le juge nécessaire en raison de circonstances inhabituelles survenant au cours d'une enquête ou des poursuites, ou pour demander aide et conseil à l'Administration centrale; la communication sera alors par note de service ou par téléphone.

5.3.8 Il est conseillé d'en communiquer le résultat à n'importe quelle des personnes qui ont aidé à l'enquête, par exemple, un employé de la GRC ou des Douanes, une personne qui a fait rapport, etc.

5.4 Enquêtes - Navires non canadiens en eaux non canadiennes

5.4.1 Lorsque des infractions signalées impliquent des navires non canadiens qui se trouvent en eaux non canadiennes ou s'en approchent, il faudrait signaler ces infractions à l'Administration centrale qui fera parvenir les détails de l'affaire au pays d'immatriculation du navire afin que le litige soit porté devant les tribunaux de ce pays (voir aussi 6.2 du présent manuel).

5.5 Résumé des activités, des enquêtes et des poursuites recommandées par des FCPP autres que ceux de la Direction de la sécurité des navires de la Garde côtière

5.5.1 Si les activités susmentionnées sont exercées par des FCPP autres que ceux de la Direction de la sécurité des navires de la Garde côtière, il faudrait généralement suivre les instructions relatives à la présentation des rapports contenues aux sections 5.3 et 5.4, mais les FCPP devraient d'abord remettre un rapport sommaire à leur chef, ou suivre les instructions précises qui leur ont été données à ce sujet. Copie de leur rapport doit être remise au directeur général de la Sécurité des navires de la Garde côtière, à Ottawa.

5.6 Pollution Incident Report

5.6 Rapport d'incident de pollution

Canadian
Coast GuardGarde côtière
canadiennePOLLUTION INCIDENT
REPORTRAPPORT D'INCIDENT
DE POLLUTION

INSTRUCTIONS One copy to be forwarded to the Chief, Pollution Prevention, Ship Safety, AMSE, Ottawa, Ontario K1A 0N7
 Une copie du rapport doit être envoyée au Chef, Prévention de la pollution, Sécurité des navires, AMSE, Ottawa, Ontario K1A 0N7
 TYPE OR PRINT IN BLOCK LETTERS - DACTYLOGRAPHIER OU ÉCRIRE EN CARACTÈRES D'IMPRIMERIE

Report No. - N° du rapport	☐ Initial ☐ Interim Intérimaire ☐ Final	Date of Incident - Date de l'incident
Location or Position of Incident - Emplacement ou lieu de l'incident	Type of Ship (Oil tanker, passenger, etc.) Type de navire (Pétrolier, passagers, etc.)	
Name of Ship - Nom du navire	Country of Registry - Pays d'immatriculation	
Pollutant type (If oil, state type of oil) Type de polluant (si huile, en donner le type)	Quantity (If more than one type specify each type and quantity) Quantité (Si plus d'un spécifier chaque type et quantité)	
How was incident caused - Comment l'incident s'est-il produit?		
Weather Conditions - Conditions atmosphériques		
Height of Waves Hauteur des vagues		
Ice Cover Couche de glace		
Wind Vent		
Temperature Température		
Visibility Visibilité		
Who initially reported incident (Ship, Port Authority, etc)? Qui a signalé l'incident (navire, administration du port, etc)?		
Was Clean-up operation performed? Y eut-il opération de nettoyage?	☐ Yes Oui ☐ No Non	If so, by whom - Si oui, par qui?
Was charge laid under Canada Shipping Act? Une accusation fut-elle faite en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada?	☐ Yes Oui ☐ No Non	If another act, Name - Si faite sous une autre Loi, le nommer.
If prosecution taken, who was charged? S'il y a eu poursuites judiciaires?	☐ Ship Navire inculpé ☐ Persons Personnes	If person(s), state names and positions - Si personne(s) inculpé(s) donner les noms et postes.
Result of Prosecution (If applicable) Résultats des poursuites (s'il y a lieu)	☐ Guilty Coupable ☐ Not Guilty Non coupable	If more than one charge, indicate result of each - Si plus d'une accusation, indiquer le verdict pour chacune.
Date charge laid - Date d'accusation	Date of Court Decision - Date décision de la cour	Amount of Fine(s) - Amende(s)
Remarks - Remarques		
Office - Bureau	Date	Pollution Prevention Officer - Agent de prévention de la pollution

PART 6

ENFORCEMENT

6.1 Legal Action - Decision and Method

6.1.1 In the event of an incident of pollution a decision to take legal action will result from:

- (a) the regional authority's appreciation of the situation,
- (b) Headquarters' instructions in special cases particularly those related to reports received from sources other than PPOs.

6.1.2 In the event of a contravention other than a pollution incident, the PPO shall take into consideration the degree of non-compliance and the effect that such non-compliance could have on the safety of the ship and the protection of the environment in deciding whether or not to prosecute.

6.1.3 In general, the method of taking legal action should be in accordance with the following steps:

- (a) **Country of prosecution:** Determine if legal action should be taken in Canada or if evidence should be collected for action in a foreign court (see section 6.2).
- (b) **Obtain approval to proceed:** Consult with supervisor, or in accordance with regional instructions, for approval to proceed with the prosecution.
- (c) **Contact Crown Counsel:** Consult the appropriate local office of the Department of Justice or the legal agent appointed to act on behalf of that department as the Crown Counsel and present a written brief (see section 6.3 for information concerning Crown Counsels and Schedule VIII for information concerning written briefs). The Crown Counsel will decide if there

PARTIE 6

EXÉCUTION

6.1 Poursuites judiciaires - Décision et méthode

6.1.1 Advenant un cas de pollution, la décision d'engager des poursuites sera prise :

- a) par l'autorité régionale qui aura évalué la situation,
- b) par l'Administration centrale dans certains cas particuliers, notamment dans les cas signalés par d'autres personnes que les FCPP.

6.1.2 Dans les cas d'infractions autres qu'un cas de pollution, le FCPP doit prendre en considération la gravité de l'infraction et l'effet que cette infraction pourrait avoir sur la sécurité du navire et la protection de l'environnement lorsqu'il décide d'engager ou non des poursuites.

6.1.3 En général, les procédures à suivre pour engager des poursuites sont les suivantes :

- a) **Pays où doivent être engagées les poursuites :** Déterminer si les poursuites devraient être engagées au Canada ou s'il faudrait réunir des preuves pour engager des poursuites dans un autre pays (voir section 6.2).
- b) **Obtenir l'autorisation d'engager des poursuites :** Consulter le superviseur ou se conformer aux instructions régionales afin d'obtenir l'autorisation d'engager des poursuites.
- c) **Communiquer avec le procureur du ministère public :** Consulter le bureau local compétent du ministère de la Justice ou le représentant juridique nommé pour agir, au nom de ce ministère, à titre de procureur du ministère public et lui présenter un mémoire écrit (voir section 6.3, l'information au sujet des avocats de la Couronne, et l'annexe VIII l'information sur les dossiers d'audience). L'avocat de la Couronne détermine si les éléments de preuve sont

is sufficient evidence to prosecute. The Crown Counsel has the discretion to lay or refuse to lay charges and is never obligated to lay charges solely because the PPO wants charges to be laid. Any dispute on this topic must be settled between the Crown Counsel and counsel from Transport's litigation section (AJ in Ottawa).

(d) **Lay an information:** With the assistance of the Crown Counsel, the PPO should lay an information against the ship or persons (see section 6.4).

(e) **Detain or seize the ship:** If necessary the PPO should detain or seize the ship. The ship will be released when the owners provide satisfactory security. Usually, a letter of intent will be obtained, rather than detaining or seizing the ship (see section 6.5).

(f) **Notify the flag state:** If a ship being detained, seized or prosecuted is foreign, the consul or diplomatic representative of the flag state or the government of the flag state must be notified in writing specifying the grounds on which the ship was detained or seized or the proceedings that have been undertaken (see also 4.5.12.3).

(g) **Case Assignment Report:** If a standing legal agent is being used, the PPO must submit a Case Assignment Report (see section 6.3.4).

(h) **Summons:** A summons will be issued by a magistrate or justice of the peace to the person or ship accused and will be served by the RCMP, other police force or an officer of the court. The PPO should inform the Crown Counsel that the summons has been delivered and of the date of the preliminary hearing (see section 6.6). Before the appearance date shown on the summons, the Crown must file in the Registry of the Court a report of serving showing that the summons was validly served on the ship.

(i) **Preparation for the preliminary hearing:** The PPO and Crown Counsel should meet to ensure that both are prepared for the preliminary hearing. As the Crown Counsel may have little

suffisants pour justifier une poursuite. Il a le pouvoir discrétionnaire de déposer ou de ne pas déposer des accusations et il n'est pas contraint de déposer une accusation seulement parce que le FCPP le désire. Tout différend à ce sujet doit être réglé par l'avocat de la Couronne et l'avocat de la Section du règlement des litiges de Transports Canada (AJ à Ottawa).

d) **Déposer une plainte :** Avec l'aide du procureur du ministère public, le FCPP devrait déposer une plainte contre le navire ou des personnes (voir section 6.4).

e) **Détenir ou saisir le navire :** Au besoin, le FCPP devrait détener ou saisir le navire. Le navire sera libéré lorsque les propriétaires auront fourni une garantie suffisante. Habituellement, on obtient une lettre d'intention, au lieu de retenir ou de saisir un navire (voir section 6.5).

f) **Avertir l'État dont le navire bat pavillon :** Si un navire détenu, saisi ou poursuivi en justice est un navire étranger, on doit en informer par écrit le consul ou le représentant diplomatique de l'État dont le navire bat pavillon ou du gouvernement de cet État en expliquant pourquoi le navire est détenu ou saisi ou poursuivi en justice (voir aussi 4.5.12.3).

g) **Rapport d'attribution de dossier :** Si on a recours à un représentant juridique permanent, le FCPP doit présenter un rapport d'attribution de dossier (voir section 6.3.4).

h) **Mandat de comparution :** Un mandat de comparution sera délivré par un magistrat ou un juge de paix à la personne ou au navire accusé et sera signifié par la GRC, un autre corps de police ou un fonctionnaire judiciaire. Le FCPP devrait informer le procureur du ministère public que le mandat de comparution a été délivré et lui indiquer la date de l'enquête préliminaire (voir section 6.6). La Couronne doit faire consigner au bureau d'enregistrement de la cour, avant la date de comparution indiquée sur le mandat de comparution, un rapport attestant que le mandat de comparution a été signifié au navire d'une façon valide.

i) **Préparation en vue de l'enquête préliminaire :** Le FCPP et le procureur du ministère public devraient se rencontrer afin de s'assurer qu'ils sont tous les deux prêts pour l'enquête préliminaire. Comme le

or no experience with ships or with ship pollution matters, it is the responsibility of the PPO to explain the details of the case, to explain precedents or judgements from previous cases, and to prepare the Crown Counsel for possible questions or statements by the defence at the preliminary hearing or during the trial. The PPO should provide the Crown Counsel with a copy of the relevant regulations (see section 6.3.6).

(j) **Preliminary hearing:** At the preliminary hearing the defence may plead guilty, not guilty or ask for a postponement. If the defence pleads guilty the prosecution must be prepared to argue for sentencing and to dispute any statement made by the defence in the defence's attempt to secure a more lenient judgement. If the defence pleads not guilty or requests a postponement and a long delay is anticipated, the PPO should submit an interim Report of Pollution Incident to Ship Safety, Ottawa (see section 5.3.3).

(k) **Preparation for the trial:** The PPO and Crown Counsel should meet again to ensure that both are prepared for the trial. The PPO must ensure that counsel is properly informed in regard to all aspects of the case, including technical matters, but should recognize that the magistrate, in considering judgement, is influenced only by questions of fact as established by the evidence and as they relate to the law. The explanation of technical matters should be strictly to the point and should be expressed with clarity. The selection and questioning of witnesses, including expert witnesses, should also be discussed (see section 6.7).

If a certificate of an analyst is to be used at the trial, then in accordance with subsection 669(3) of the CSA or subsection 21(3) of the AWPPA, a copy of the certificate should be served on the accused at least seven days before it is produced in court.

(l) **Trial:** At the trial the PPO must be prepared to give evidence either in examination by the Crown Counsel or in cross-examination by the counsel for the defence. Some tips on

procureur du ministère public peut ne pas avoir beaucoup d'expérience en ce qui concerne les navires ou les questions de pollution par les navires, il incombe au FCPP d'expliquer les détails de l'affaire et les précédents ou jugements prononcés dans des affaires antérieures et de préparer le procureur du ministère public en vue des questions ou déclarations que pourrait soumettre la défense à l'enquête préliminaire ou durant le procès. Le FCPP devrait fournir au procureur du ministère public une copie du règlement pertinent (voir section 6.3.6).

j) **Enquête préliminaire :** À l'enquête préliminaire, la défense peut plaider coupable, non coupable ou demander un ajournement. Si la défense plaide coupable, le ministère public doit être prêt à plaider concernant la sentence et à contester toutes conclusions présentées par la défense pour tenter d'obtenir un jugement plus élément. Il incombe au FCPP d'informer le procureur du ministère public sur ces questions. Si la défense plaide non coupable ou demande un ajournement et que l'on prévoit un long délai, le FCPP devrait présenter un rapport provisoire d'incident de pollution à la Sécurité des navires à Ottawa (voir section 5.3.3).

k) **Préparation en vue du procès :** Le FCPP et le procureur du ministère public devraient se rencontrer de nouveau afin de s'assurer qu'ils sont tous les deux prêts pour le procès. Le FCPP doit s'assurer que le procureur est bien informé de tous les aspects de l'affaire, y compris des questions techniques, mais devrait reconnaître que le magistrat n'est influencé dans son jugement que par les questions de fait telles qu'elles sont établies par la preuve et dans la mesure où elles se rapportent à la loi. Les explications concernant les questions techniques devraient être claires et très pertinentes. On devrait également discuter du choix des témoins, y compris des témoins experts, et des questions à leur poser (voir section 6.7).

Si un certificat d'analyste doit être utilisé au procès, il faut, en vertu du paragraphe 669(3) de la LMMC ou du paragraphe 21(3) de la LPPEA, faire parvenir copie de ce certificat à l'accusé au moins sept jours avant l'utilisation du document à la cour.

l) **Procès :** Au procès, le FCPP doit être prêt à porter témoignage soit au cours de l'interrogatoire par le procureur du ministère public, soit au cours du contre-interrogatoire par l'avocat de la défense. Des conseils sur la façon de témoigner en cour sont donnés

testifying in court are given in Schedule IX. As at the preliminary hearing, the PPO is expected to provide advice to the Crown Counsel during the trial. The Crown will present evidence at the trial to prove beyond a reasonable doubt that the accused committed the offence. The evidence may be testimonial (given by witnesses such as the PPO), real (such as samples or defective parts) or documentary (such as extracts from an Oil Record Book, extracts from the ship's documents, photographs, etc.). Evidence may be either direct or circumstantial (see section 5.1.9). The defence may also present evidence in order to rebut the Crown's evidence, to raise reasonable doubt or to prove reasonable diligence (see section 5.1.6). If the defence feels the Crown has not succeeded in proving its case beyond a reasonable doubt, then it may choose not to present evidence.

(m) **Sentencing:** If the accused pleads guilty or is found guilty at the trial, the Crown must present the pieces of evidence that are decisive with respect to sentencing. As indicated in subsection 664(2) of the CSA, when determining punishment, the court may consider factors such as the harm or risk of harm caused by the offence; the costs of cleanup, harm caused and best available mitigation measures; remedial action by the offender to mitigate the harm; whether the incident was reported on a timely basis; whether the offence was deliberate or inadvertent; the competence, negligence or lack of concern of the offender; any precautions taken by the offender to avoid the offence; any economic benefits gained by committing the offence; and the offenders history of non-compliance with pollution prevention legislation. It is the PPO's responsibility to advise the Crown Counsel on such matters.

(n) **Appeals:** If Crown Counsel considers that an appeal should be lodged against the decision of the Court, the matter should be referred to the appropriate Regional Director, Department of Justice.

6.1.4 In cases where the RCMP, or any other police force, has been involved in the reporting and/or investigation of any incident the detachment concerned should be informed officially of any decision to take legal action and of the result.

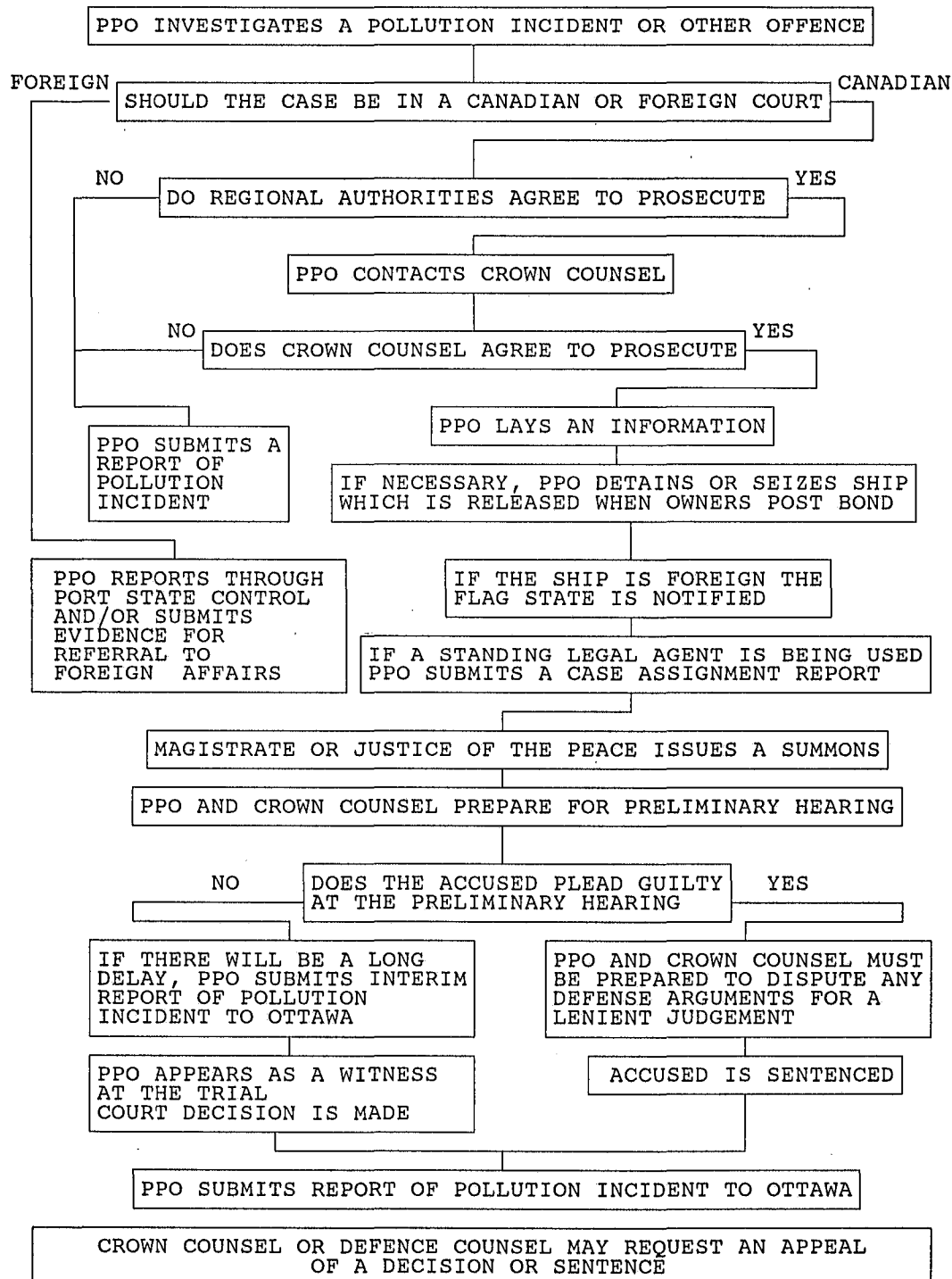
à l'annexe IX. Le FCPP doit donner des conseils au procureur du ministère public durant le procès, comme il le fait à l'enquête préliminaire. La couronne y déposera des éléments de preuve pour dissiper tout doute raisonnable de l'accomplissement du délit par l'accusé. Les éléments de preuve peuvent être un témoignage (donné par des témoins tels que le FCPP), des pièces matérielles (comme des échantillons ou des pièces défectueuses) ou des documents (comme des citations du registre des hydrocarbures ou d'autres documents du navire, des photographies, etc.). Il peut s'agir d'éléments de preuve directe ou de preuve circonstancielle (voir section 5.1.9). Il se peut que la défense dépose ses éléments de preuve pour réfuter ceux de la Couronne, pour soulever un doute raisonnable ou pour prouver qu'il y a eu diligence raisonnable (voir section 5.1.6). Si la défense est d'avis que la Couronne n'a pas réussi à dissiper tout doute raisonnable, la défense peut s'abstenir de déposer des éléments de preuve.

m) **Condamnation:** Si l'accusé plaide coupable ou s'il est déclaré coupable au procès, la Couronne doit présenter les éléments de preuve déterminants de sa condamnation. Tel qu'indiqué dans le paragraphe 664(2) de la Loi sur la marine marchande du Canada, le tribunal peut tenir compte, dans l'établissement de la peine, de facteurs tels que le dommage ou le risque de dommage que peut causer l'infraction; les coûts du nettoyage, le dommage causé et les meilleures mesures d'atténuation disponibles; les mesures de réparation de la part du contrevenant pour atténuer le dommage; la question de savoir si le rejet a été signalé à temps; le caractère intentionnel de l'infraction; la négligence ou l'insouciance du contrevenant; les efforts du contrevenant pour empêcher la perpétration de l'infraction; tout avantage économique procuré par la perpétration de l'infraction; les actes contraires aux lois portant sur la prévention de la pollution commis par le contrevenant dans le passé. Le FCPP a la responsabilité de conseiller l'avocat de la Couronne au sujets des questions de ce genre.

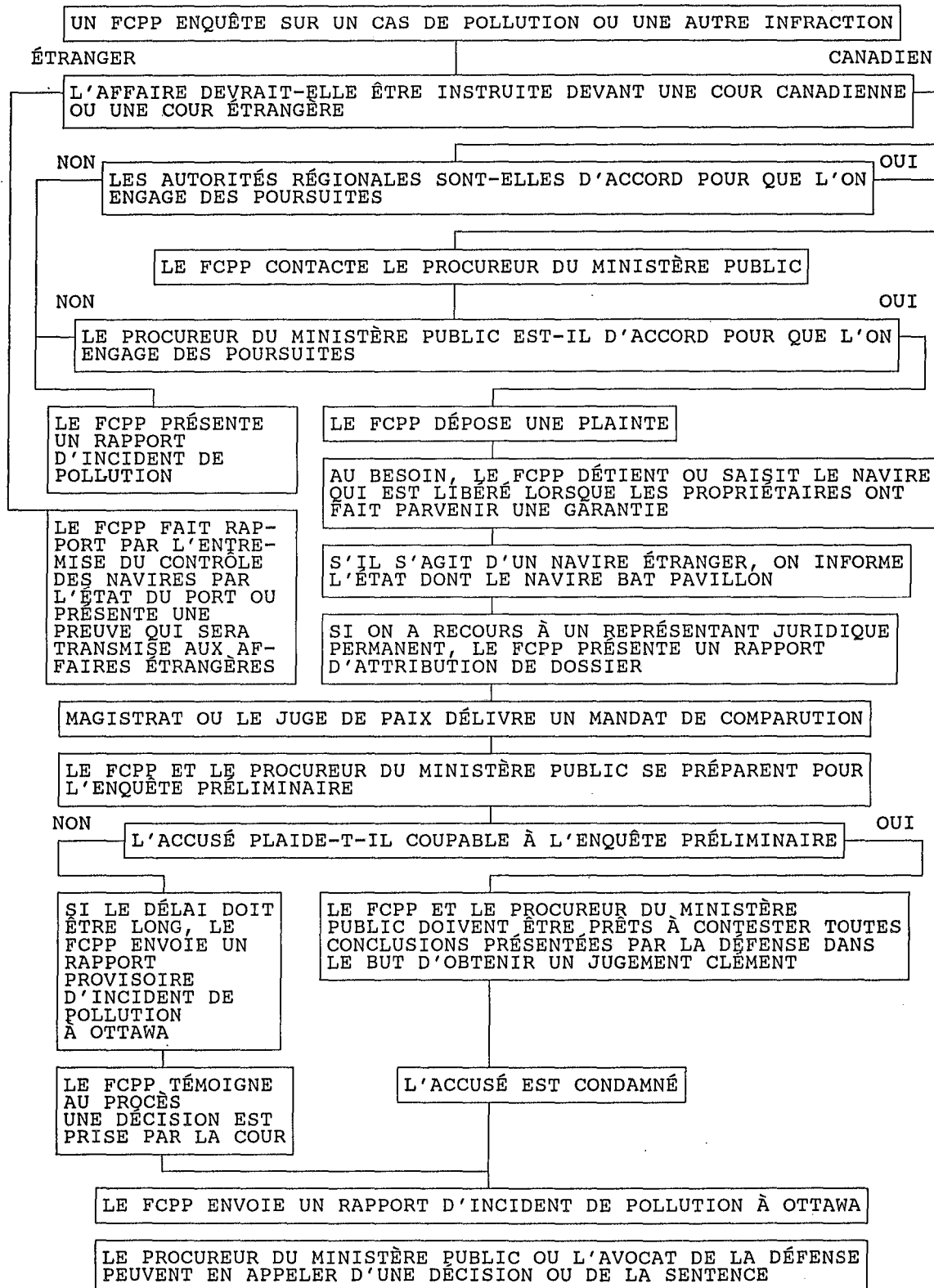
n) **Appels :** Si le procureur du ministère public juge que l'on devrait en appeler de la décision de la cour, il devrait s'en référer de la question au directeur régional compétent, ministère de la Justice.

6.1.4 Si la GRC ou tout autre corps de police a signalé un cas de pollution ou participé à l'enquête, il faudrait informer officiellement le détachement concerné de la décision d'engager des poursuites.

6.1.5 SUMMARY OF STEPS TO BE FOLLOWED IN A PROSECUTION



6.1.5 RÉSUMÉ DES ÉTAPES À SUIVRE EN CE QUI CONCERNE LES POURSUITES



6.2 Country of Prosecution

The nationality of the ship suspected of being the cause of an incident of pollution, the location at which the incident occurred, the type of pollution and the ship's status (i.e. in port, inbound, outbound or in transit) will all influence the decision in regard to taking legal action in Canada or collecting evidence for action elsewhere; Table I gives a general guide to making this decision.

The following points should be noted:

- (a) Canadian ships and foreign non-Party to MARPOL flagged ships should be prosecuted in Canada,
- (b) in the case of garbage, sewage or pollutant substances action must be taken in Canada (until such time as the appropriate MARPOL annexes are in force and acceded to by Canada),
- (c) in the case of oil or a noxious liquid substance from a foreign MARPOL party flagged ship, action should be taken in Canada whenever possible, i.e. the ship is inbound, in port or outbound but may still be stopped,
- (d) in cases described in c) where action cannot be taken in Canada, i.e. the ship is in transit or outbound, as much evidence as possible should be collected showing a contravention of MARPOL and forwarded to the next port of call (if known and a party to MARPOL) or to the flag state,
- (e) in cases described in d) it should be noted that the discharge requirements in Division II waters of the *Oil Pollution Prevention Regulations* and the *Dangerous Chemicals and Noxious Liquid Substances Regulations* are similar to MARPOL, but those in Division I and Arctic waters are more restrictive; where a contravention of a Canadian regulation but not a MARPOL regulation has occurred, then action may only be taken in Canada,

6.2 Pays où doivent être engagées les poursuites

On se basera sur la nationalité du navire mis en cause dans un cas de pollution, l'endroit où s'est produit l'incident, le type de pollution et la situation du navire (c.-à-d. déjà au port, arrive au port, sort du port ou est en transit) pour décider si les poursuites seront engagées au Canada ou si l'on réunira des preuves afin que des poursuites soient engagées ailleurs; le tableau I fournit un guide général qui aidera à prendre cette décision.

Il faudrait prendre note des points suivants :

- a) les navires canadiens et les navires étrangers battant pavillon d'un État non partie à MARPOL devraient être poursuivis en justice au Canada,
- b) dans le cas d'ordures, d'eaux usées ou de substances polluantes, les poursuites doivent être engagées au Canada (jusqu'à ce que les Annexes pertinentes de MARPOL entrent en vigueur et soient sanctionnées par le Canada),
- c) dans le cas d'hydrocarbures ou de substances liquides nocives rejetés par un navire étranger battant pavillon d'un État partie à MARPOL, les poursuites devraient être engagées au Canada, autant que possible, c.-à-d. le navire arrive au port, se trouve dans le port ou en sort, mais il est toujours possible de l'arrêter,
- d) dans les cas décrits en c), où les poursuites ne peuvent être engagées au Canada, c.-à-d. le navire est en transit ou sort du port, on devrait réunir le plus de preuves possibles d'infraction à MARPOL et les faire parvenir au port d'escale suivant (si on le connaît et si l'État où il se trouve est partie à MARPOL) ou à l'État dont le navire bat pavillon,
- e) dans les cas décrits en d), il faudrait prendre note que les exigences relatives aux rejets dans les eaux de la Division II du *Règlement sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures* et du *Règlement sur les produits chimiques dangereux et les substances liquides nocives* sont semblables aux exigences de MARPOL, mais que les exigences relatives aux eaux de la Division I et de la partie I et celles qui ont trait aux eaux arctiques sont plus restrictives; lorsqu'il y a eu infraction à un règlement canadien, mais non à une règle de MARPOL, on ne peut engager des poursuites qu'au Canada,

(f) in cases where a coastal state requests Canada to investigate an incident in their waters from a ship bound for a Canadian port, action could be taken in Canada, if the ship was Canadian, otherwise the evidence would be forwarded to the flag State of the ship and to the coastal state,

(g) any evidence or report being sent to a foreign state should be forwarded through Ship Safety, Ottawa and Foreign Affairs or through Port State Control.

f) dans les cas où un État côtier demande au Canada d'enquêter sur un cas de pollution dans ses eaux, dans lequel est impliqué un navire à destination d'un port canadien, les poursuites pourraient être engagées au Canada, si le navire est canadien; autrement, les preuves seraient envoyées à l'État dont le navire bat pavillon et à l'État côtier,

g) toutes preuves ou tous rapports envoyés à un État étranger devraient être envoyés par l'intermédiaire de la Sécurité des navires à Ottawa et des Affaires étrangères et(ou) par l'entremise du Contrôle des navires par l'État du port.

TABLE I

COUNTRY OF PROSECUTION

SHIP NATIONALITY	POLLUTANT CATEGORY	LOCATION OF DISCHARGE			
		DIVISION I WATERS	DIVISION II WATERS		ARCTIC WATERS
			TERRITORIAL SEA AND FISHING ZONES	INTERNATIONAL AND FOREIGN	
CANADIAN	ALL	CANADA	CANADA	CANADA	CANADA
FOREIGN MARPOL	OIL OR NLS	CANADA OR NEXT PORT* OR FLAG STATE*	CANADA OR NEXT PORT OR FLAG STATE	NEXT PORT OR FLAG STATE	CANADA OR NEXT PORT* OR FLAG STATE*
	POLLUTANT SUBSTANCE	CANADA	CANADA	N/A	CANADA
	GARBAGE	CANADA	CANADA	N/A	CANADA
	SEWAGE	CANADA	N/A	N/A	N/A
FOREIGN NON-MARPOL	ALL	CANADA	CANADA	N/A	CANADA

*When evidence is forwarded to the next port or the flag state, this evidence must show a contravention of MARPOL rather than the applicable Canadian regulation.

TABLEAU I
PAYS OÙ DOIVENT ÊTRE ENGAGÉES LES POURSUITES

NATIONALITÉ DU NAVIRE	CATÉGORIE DE POLLUANT	LIEU DU REJET			
		EAUX DE LA DIVISION I	EAUX DE LA DIVISION II		EAUX ARCTIC
			MER TERRITORIALE ET ZONES DE PÊCHE	INTERNATIONALES ET ÉTRANGÈRES	
CANADIEN	TOUTES	CANADA	CANADA	CANADA	CANADA
ÉTAT ÉTRANGER PARTIE À MARPOL	HYDROCARBURES OU SLN	CANADA OU PORT SUIVANT* OU ÉTAT DONT LE NAVIRE BAT PAVILLON*	CANADA OU PORT SUIVANT OU ÉTAT DONT LE NAVIRE BAT PAVILLON	PORT SUIVANT OU ÉTAT DONT LE NAVIRE BAT PAVILLON	CANADA OU PORT SUIVANT* OU ÉTAT DONT LE NAVIRE BAT PAVILLON*
	SUBSTANCE POLLUANTE	CANADA	CANADA	S/O	CANADA
	ORDURES	CANADA	CANADA	S/O	CANADA
	EAUX USÉES	CANADA	S/O	S/O	S/O
ÉTAT ÉTRANGER NON PARTIE À MARPOL	TOUTES	CANADA	CANADA	S/O	CANADA

*Lorsqu'une preuve est envoyée au port suivant ou à l'État dont le navire bat pavillon, cette preuve doit démontrer qu'il y a eu infraction à Marpol plutôt qu'au règlement canadien applicable.

6.3 Department of Justice - Legal Agents

6.3.1 The administration of Crown prosecution is a responsibility of the Department of Justice. In some areas an officer of that department may represent the Crown, in others it may be a legal agent, i.e. a lawyer appointed by the Department of Justice and authorized to conduct the prosecution. Lists of these agents are kept by Regional Directors Ship Safety and by Headquarters, Ship Safety.

6.3.2 Subject to established procedures, requests for legal assistance should be directed to the

6.3 Ministère de la Justice - Représentants juridiques

6.3.1 L'administration des poursuites engagées par le ministère public relève du ministère de la Justice. Dans certaines régions, un fonctionnaire de ce ministère peut représenter la Couronne, dans d'autres, ce pourra être un représentant juridique, c.-à-d. un avocat nommé par le ministère de la Justice pour le représenter dans les poursuites. Des listes de ces représentants sont conservées par les directeurs régionaux de la Sécurité des navires et par l'Administration centrale, Sécurité des navires.

appropriate Regional Office of the Department of Justice (Section 7.3 of this Manual).

6.3.3 Where a firm of lawyers is named as the "appointed legal agent" any lawyer of the partnership may act, but where an individual is named, that individual only is empowered to act.

6.3.4 Each time a case is referred to a standing legal agent a 'Case Assignment Report' form as shown in 6.3.8 must be completed and mailed promptly to the address on the form in order that the agent may be paid.

6.3.5 Where a contravention of the regulations occurs at a place where no legal agent has been appointed, the PPO may obtain a legal agent by following the procedures in section 7.3.

6.3.6 In order to comply with section 16(2) of the *Statutory Instruments Act*, counsel should be provided with a copy of the relevant regulations and amendments printed by the Queen's Printer, to be produced in court, and the trial judge may then take judicial notice of the regulations under which the charge is being laid (see Part I of this Manual). The latest edition of the Canada Gazette Part II - Consolidated Index of Statutory Instruments will provide updated lists of regulations.

6.3.7 Legal agents are to be employed for prosecutions only and only with respect to contraventions of those regulations for which they are authorized to act. They are not to be consulted regarding routine complaints, questions concerning regulations, advice on how to deal with enquiries, etc., as they are not employed by the Department of Justice for these purposes. There is no objection to a PPO making an introductory call on an agent and every opportunity should be taken to improve working relationships with representatives of the Department of Justice.

6.3.2 Sous réserve des procédures établies, les demandes d'assistance judiciaire devraient être adressées au bureau régional compétent du ministère de la Justice (section 7.3 du présent manuel).

6.3.3 Lorsqu'une étude d'avocats est désignée comme "représentant juridique", tout avocat qui en fait partie peut intervenir, mais si une personne en particulier est nommée, elle seule est autorisée à intervenir.

6.3.4 Chaque fois qu'une affaire est renvoyée à un représentant juridique permanent, une formule "Rapport d'attribution de dossier" (section 6.3.8) doit être remplie et expédiée sur-le-champ à l'adresse indiquée sur la formule, afin que le représentant puisse être payé.

6.3.5 Si une infraction au règlement est commise en un lieu où aucun représentant juridique n'a été désigné, le FCPP peut obtenir un représentant juridique en suivant les procédures établies à la section 7.3.

6.3.6 Pour que l'avocat puisse être en mesure de se conformer au paragraphe 16(2) de la *Loi sur les textes réglementaires*, il faudrait lui fournir un exemplaire des règlements pertinents refondus, imprimés par l'imprimeur de la Reine, qu'il présentera au tribunal, et le juge pourra alors tenir compte juridiquement des règlements aux termes desquels la plainte a été portée (voir partie I du présent manuel). La dernière édition de la Gazette du Canada, Partie II - Index codifié des textes réglementaires fournit des listes mises à jour des règlements.

6.3.7 Les représentants juridiques doivent être employés seulement pour les poursuites et seulement en ce qui concerne les infractions aux règlements qui sont de leur ressort. On ne doit pas les consulter concernant les plaintes courantes, les questions touchant les règlements, la façon de répondre aux demandes de renseignements, etc., étant donné que le ministère de la Justice ne les emploie pas à ces fins. Il n'est pas interdit à un FCPP de téléphoner à un représentant pour se présenter et il faut profiter de toutes les occasions pour améliorer les relations de travail avec les représentants du ministère de la Justice.

6.3.8

Department of Justice
CanadaMinistère de la Justice
CanadaCASE ASSIGNMENT REPORT
RAPPORT D'ATTRIBUTION DE DOSSIERPLEASE COMPLETE ONE FORM PER CASE OR INVESTIGATION FILE
VEUILLEZ UTILISER UNE FORMULE POUR CHAQUE DOSSIERTHIS FORM IS TO BE COMPLETED FOR PROSECUTION STANDING AGENTS ONLY
CETTE FORMULE NE S'APPLIQUE QU' AUX POURSUITES PÉNALES

FOR JUSTICE ONLY - RÉSERVÉ AU MINISTÈRE DE LA JUSTICE

LCSU NO.
N° DU DOSSIER:REGIONAL OFFICE
BUREAU RÉGIONALINVESTIGATING OFFICER
ENQUÊTEUR☐ENFORCEMENT OFFICER
POLICIER☐NAME:
NOM:ADDRESS:
ADRESSE:STATUTE, SECTION, SUB-SECTIONS (law and sections)
LOI (préciser l'article ou le paragraphe)TELEPHONE:
TÉLÉPHONE:DATE FILE ASSIGNED
DATE D'ATTRIBUTION DU DOSSIER:

D/J

DATE
M

Y/A

NAME(S) OF ACCUSED (WHERE AVAILABLE) OR R.C.M.P. FILE NO. (IF ACCUSED CANNOT BE IDENTIFIED)
NOM DU OU DES ACCUSÉ(S) (LORSQUE DISPONIBLE) OU NUMÉRO DU DOSSIER DE G.R.C. (LORSQUE LE NOM DE L'ACCUSÉ NE PEUT ÊTRE DIVULGUÉ)

STANDING AGENT NAME AND/OR FIRM NAME - NOM DU REPRÉSENTANT PERMANENT ET/OU NOM DE SON ÉTUDE

TRIAL LOCATION - LIEU DU PROCÈS

PLEASE RETURN THIS FORM TO LEGAL CONTRACTS SUPPORT UNIT, DEPARTMENT OF JUSTICE, 239 WELLINGTON STREET, ROOM 122, OTTAWA, ONTARIO, K1A 0H8
VEUILLEZ ENVOYER S.V.P. CETTE FORMULE AU SERVICE DE GESTION DES MARCHÉS DES SERVICES JURIDIQUES, MINISTÈRE DE LA JUSTICE
239 RUE WELLINGTON, PIÈCE 122, OTTAWA, ONTARIO, K1A 0H8.

1 ADDRESSEE - DESTINATAIRE

6.4 Laying an Information

6.4.1 The process of laying an information requires that the informant - a person who has personal knowledge or has reasonable and probable grounds to believe or does believe that there has been a contravention of the Regulations and wants to refer it to court - make a sworn statement before a magistrate or justice of the peace.

6.4.2 The form of the information must be correct in order to preclude the possibility of improper wording being challenged by defence counsel, thus resulting in a dismissal of the charge. Section 6.9 lists the offenses and care should be taken to ensure that the person and/or ship is charged as required by the applicable Act. The names of the ship or accused person must be verified. The name of the ship must be included in the statement of the unlawful act and, in the case of an incident of pollution, it must be specified that the pollutant was discharged from that ship. The information must also state the section of the Regulations under the relevant Act which has been violated.

6.4.3 Generally, in cases arising from the contravention of regulations made under Part XV of the CSA or the AWPPA, the information should name the ship as the accused where provision for this is made in the applicable Act, but in certain cases the master or person responsible should be charged. If considered necessary, separate informations naming the ship, the master and/or person responsible should be obtained. If a person other than the master was in charge of the ship at the time of the contravention then that person should be named instead of the master.

6.4.4 In order to ensure that the information is correctly worded in connection with the particular section (or sections) of the regulations that has been contravened, the enabling section(s) of the applicable Act under which the regulations were made and the section(s) of that Act that provides for the penalty should be consulted.

6.4 Dépôt d'une plainte

6.4.1 Avant de déposer une plainte, le dénonciateur - une personne qui a eu personnellement connaissance d'une infraction ou qui a des motifs raisonnables et probables de croire qu'il y a eu infraction aux règlements et qui désire porter l'affaire devant les tribunaux - doit faire une déclaration sous serment devant un magistrat ou un juge de paix.

6.4.2 La plainte doit être rédigée sous une forme correcte de manière à ce que l'avocat de la défense ne puisse la contester, ce qui entraînerait un non-lieu. Une liste des infractions est donnée à la section 6.9. Il faut s'assurer que la personne et (ou) le navire est inculpé conformément à la loi applicable. Il faut vérifier le nom du navire ou du prévenu. Le nom du navire doit figurer dans l'exposé des faits et, dans le cas d'un incident de pollution, il faut spécifier que le polluant a été rejeté par ce navire. Il faut également indiquer l'article du règlement établi en vertu de la loi pertinente qui a été enfreint.

6.4.3 En général, dans les cas d'infraction aux règlements établis en vertu de la partie XV de la LMMC ou de la LPPEA, il faudrait nommer le navire comme étant le prévenu, s'il y a une disposition à cette fin dans la loi applicable. Dans certains cas, c'est le capitaine et (ou) la personne responsable qui devrait être inculpé. Lorsque cela est nécessaire, il faudrait déposer des plaintes distinctes inculpant le navire, le capitaine et (ou) la personne responsable. Si une personne autre que le capitaine était responsable du navire au moment où l'infraction a été commise, il faudrait alors nommer cette personne plutôt que le capitaine.

6.4.4 Afin de s'assurer que la plainte est formulée correctement et qu'elle s'appuie sur l'article ou les articles particuliers du règlement qui a été enfreint, il faudrait consulter l'article ou les articles habilitants de la loi applicable en vertu de laquelle le règlement a été établi, ainsi que l'article ou les articles de la Loi où sont prévues les peines.

6.4.5 A specimen information is set forth in 6.4.11, but it is the responsibility of the legal agent to advise the PPO, who will be the informant, as to the correct wording of the information. Where the legal agent is not available, the PPO should proceed as indicated in section 6.4.8. The information provided may be unilingual, however, the form must be bilingual.

6.4.6 It is the responsibility of the legal agent to determine whether or not sufficient evidence has been gathered to warrant the laying of an information but a PPO should press for such action to be taken if it is believed that reasonable evidence has been obtained.

6.4.7 When the case takes place in a community for which a legal agent has not been named or if the appointed agent is not available and immediate action is not required, the PPO should request the Regional Office of the Department of Justice, to provide the name of an alternative agent (see 6.3).

6.4.8 If an appointed legal agent is not available, and the situation requires immediate action, the PPO may lay an information and inform the legal agent afterwards. In such cases, the local RCMP, or other local police force, should be consulted and their advice and assistance requested when preparing the information.

6.4.9 The PPO should lay the information as soon as possible after the occurrence of the offence but it should be noted that the time limit is 3 years after the offence in the case of the CSA (see section 670 of the CSA) and 6 months after the offence in the case of the AWPPA (see subsection 721(2) of the *Criminal Code*).

6.4.10 Irrespective of the manner in which the information is laid, a full report must be made as prescribed in section 5.2.

6.4.5 Un modèle de plainte est donné à la section 6.4.11, mais il incombe au responsable juridique de conseiller le FCPP, qui sera le dénonciateur, sur la formulation de la plainte. S'il n'y a pas de représentant juridique, le FCPP devrait suivre les indications données à la section 6.4.8. Les renseignements demandés peuvent être fournis dans une seule langue, mais la formule doit être en anglais et en français.

6.4.6 C'est le représentant juridique qui doit déterminer si les preuves réunies sont suffisantes pour justifier le dépôt d'une plainte, mais le FCPP doit insister pour qu'une plainte soit portée s'il juge qu'il y a suffisamment de preuves.

6.4.7 Si le cas de pollution se produit dans une région où l'on n'a pas nommé de représentant juridique, ou si le représentant désigné n'est pas disponible et qu'il ne soit pas nécessaire de prendre des mesures immédiates, le FCPP devrait demander au bureau régional du ministère de la Justice de lui fournir le nom d'un autre représentant (voir section 6.3).

6.4.8 Si le représentant juridique nommé n'est pas disponible, et que la situation exige que des mesures immédiates soient prises, le FCPP peut porter plainte lui-même et en informer par la suite le représentant juridique. Dans ce cas, il devrait consulter la GRC locale ou un autre corps de police local pour obtenir conseils et aide en ce qui concerne la préparation de la plainte.

6.4.9 Le FCPP devrait porter plainte le plus tôt possible après qu'une infraction a été commise, mais il faudrait noter que la limite de temps est de 3 ans à compter de la date de l'infraction dans le cas de la LMMC (voir article 670 de la LMMC) et de 6 mois à compter de la date de l'infraction dans le cas de la LPPEA (voir paragraphe 721(2) du *Code criminel*).

6.4.10 Quelle que soit la manière dont la plainte est déposée, un rapport complet doit être fait conformément à la section 5.2.

6.4.11 SPECIMEN INFORMATION

(See Form 2, Part XXVIII of the Criminal Code)

Canada)
 Province of)
 (Territorial Division))

This is the information of (Name and Title)
 of (residence) ,
 hereinafter called the informant.

The informant says that he has reasonable and
 probable grounds to believe and does believe that
 on or about the _____ day of _____
 19____ , (name of person accused or name
of ship and port of registry) did (type of
offence)

in contravention of section (section number)
 of the (name of Regulations) and did thereby
 commit an offence contrary to section (section
number) of the (name of Act) .

SWORN BEFORE me at the City of _____)
 _____ , in the Province of _____)
 _____ , this _____ day of _____)
 _____ , A.D., 19____)

(Signature of Informant)

JUSTICE OF THE PEACE in and
 for the Province of _____

6.4.11 MODÈLE DE PLAINTE

(Voir la formule 2, Partie XXVIII du Code criminel)

Canada .
 Province de
 (Division territoriale)

Plainte déposée par (Nom et titre)
 résidant à _____ ,
 ci-après appelé le dénonciateur.

Le dénonciateur déclare qu'il a des motifs
 raisonnables et probables de croire et qu'il croit
 effectivement que le ou vers le _____ jour de _____
 19____ , (nom du prévenu ou nom du navire et du
port d'immatriculation) a (type d'infraction)

contrevenant ainsi à l'article (numéro de
l'article) du (nom du règlement)
 et se rendant coupable d'une infraction à l'article
(numéro de l'article) de (nom de la Loi) .

DÉPOSÉ SOUS SERMENT DEVANT moi dans la
 ville de _____
 province de _____
 ce _____ jour de _____
 de l'année 19____

(Signature du dénonciateur)

JUGE DE PAIX agissant dans et au nom de la province
 de _____

6.5 Detention or Seizure of a Ship**6.5.1 Detention of a Ship (CSA)**

- .1** A PPO shall consult with the Regional Director Ship Safety if it is deemed necessary to detain a ship and it shall not be detained without the Regional Director's consent.
- .2** A detention order under section 672 of the CSA may be made whenever it is believed that:
 - a) an offence under Part XV has occurred (see Table II); or
 - b) evidence of financial responsibility has not been provided per sections 684 and 724 of Part XVI of the CSA.
- .3** Per subsection 672(3) of the CSA, the detention order should be in writing and given to anyone empowered to give clearance to the ship, i.e. customs officers, vessel traffic regulators. Clearance shall be given only when compliance with one of the requirements listed in 672(7) of the CSA is achieved.
- .4** Where an information has been laid against a ship that is scheduled to sail before the time set for the hearing, the PPO may, rather than detaining the ship, obtain a "letter of intent" from the counsel for the defence. The general wording of such a letter is shown in 6.5.1.6. The amount quoted should be sufficient to meet the maximum fine that is likely to be imposed by the court. The letter should be addressed to the Regional Director Ship Safety, Canadian Coast Guard or the senior supervisor of the PPO in charge of the investigation, and retained by that person until after the hearing. These letters are often signed by the P&I club lawyer.
- .5** In the case of a foreign ship, the flag state must be notified (see also 4.5.12.3 and 6.1.3(f)).
- .6** General form of a 'letter of intent' for the CSA:

6.5 Détention ou saisie d'un navire**6.5.1 Détention d'un navire (LMMC)**

- .1** Un FCPP doit consulter le directeur régional de la Sécurité des navires s'il juge nécessaire de détenir un navire et il ne doit pas le détenir sans l'assentiment du directeur régional.
- .2** Le FCPP peut ordonner la détention d'un navire en vertu de l'article 672 de la LMMC chaque fois qu'il croit
 - a) qu'une infraction à la partie XV a été commise (voir tableau II); ou
 - b) qu'une preuve de responsabilité financière n'a pas été fournie conformément aux articles 684 et 724 de la partie XVI de la LMMC.
- .3** Conformément au paragraphe 672(3) de la LMMC, l'ordonnance de détention doit être faite par écrit et adressée à toutes les personnes qui ont le pouvoir de délivrer un congé au navire, c.-à-d. préposés aux douanes, régulateurs du trafic maritime. Un congé ne doit être délivré que lorsque le navire se conforme à l'une des exigences du paragraphe 672(7) de la LMMC.
- .4** Lorsqu'une plainte a été portée contre un navire qui doit appareiller avant l'heure fixée pour l'audience, le FCPP peut, plutôt que de détenir le navire, obtenir de l'avocat de la défense une "lettre d'intention". La formulation générale d'une telle lettre est indiquée à la section 6.5.1.6. Le montant spécifié devrait être suffisant pour couvrir l'amende maximale susceptible d'être imposée par la cour. La lettre devrait être adressée au directeur régional de la Sécurité des navires, Garde côtière canadienne, ou au directeur supérieur dont relève le FCPP responsable de l'enquête, qui devra la conserver jusqu'après l'audience. Ces lettres sont souvent signées par l'avocat du club P&I.
- .5** S'il s'agit d'un navire étranger, l'État dont il bat le pavillon doit être avisé [voir également 4.5.12.3 et 6.1.3(f)].
- .6** Formulation générale d'une "lettre d'intention" en ce qui concerne la LMMC :

(Date)
Canadian Coast Guard Ship Safety
Transport Canada

(Branch Address)

Subject: (Name of ship) - ALLEGED
DISCHARGE OF POLLUTANT

At: _____ - ON/ABOUT (Date).

- PROSECUTION OF SHIP FOR DISCHARGE
OF POLLUTANT

In consideration of the Pollution Prevention Officer of the Ministry of Transport of Canada having refrained and refraining from detaining the (Name of ship) under Section 672 of the Canada Shipping Act in order to secure payment of the fine that might be imposed as a result of any proceedings instituted in respect of the discharge of _____, which is a pollutant as defined in the Canada Shipping Act, at or near _____ on or about _____ we hereby, on behalf of her owners undertake and agree as follows:

1. In consideration of a service of summons as set out in subsection 671(2) of the Canada Shipping Act to cause a plea to be entered on behalf of the ship for any prosecution made.
2. On demand, and whether or not the _____ shall have been lost or sold, to cause to be issued to Her Majesty in Right of Canada for an amount not exceeding \$ _____ as security for payment of the fine that might be imposed as a result of any such proceedings, but without any prejudice to the amount of any fine actually imposed.

The above undertaking is given under reserve of the right of the owners of the _____ to set up any defences that may be available to them, and shall remain in force only for a period of 120 days following the departure of the ship from Canadian waters unless proceedings shall have been served within the same delay, in which case the undertaking shall remain in force until any final judgement in favour of Her Majesty in Right of Canada has been fully satisfied.

(Counsel for the ship)

(Date)
Sécurité des navires, Garde côtière canadienne
Transports Canada

(Adresse de la Direction)

Objet : (Nom du navire)
REJET ALLÉGUÉ DE POLLUANT

À : _____ LE OU VERS LE (Date).

- POURSUITES ENGAGÉES CONTRE LE NAVIRE
ACCUSÉ D'AVOIR REJETÉ UN POLLUANT

Attendu que le fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution du ministère des Transports du Canada s'est abstenu et s'abstient de détenir le (nom du navire) en vertu de l'article 672 de la Loi sur la marine marchande du Canada, nous, par la présente, afin de garantir le paiement de l'amende qui pourrait être imposée par suite de toutes poursuites engagées quant au rejet de _____, qui est un polluant aux termes de la Loi sur la marine marchande du Canada, à ou près de _____ le ou vers le _____, au nom de ses propriétaires, nous engageons et consentons à faire ce qui suit :

1. Eu égard à la signification prévue au paragraphe 671(2) de la Loi sur la marine marchande du Canada, faire valoir une exception au nom du navire en ce qui concerne toutes poursuites engagées.
2. Sur demande, que le _____ ait été perdu ou vendu, voir à ce que soit remis à Sa Majesté du chef du Canada un montant ne dépassant pas _____ \$ en guise de garantie de paiement de l'amende qui pourrait être imposée par suite de telles poursuites, mais sous toutes réserves du montant de toute amende réellement imposée.

L'engagement ci-dessus est pris sous réserve du droit des propriétaires du _____ d'établir toute défense possible et restera en vigueur seulement pendant une période de 120 jours à compter de la date où le navire quitte les eaux canadiennes, sauf si les poursuites ont été signifiées dans le même délai; dans ce cas, l'engagement restera en vigueur jusqu'à ce que tout jugement final en faveur de Sa Majesté du chef du Canada ait été entièrement exécuté.

(Avocat pour le navire)

6.5.2 Seizure of a Ship (AWPPA)

- .1 Seizure of a ship under section 23 of the AWPPA will be taken only as a last resort and then only with the specific authorization of the Governor in Council. When the seizure of a ship is ordered by the Governor in Council, the ship will be taken into custody by the person(s) named in the seizure order and shall be held until all the requirements for release, as indicated in section 24 of the Act, are met.
- .2 As in 6.5.1.4, the PPO may, rather than seizing the ship, obtain a 'letter of intent' from the counsel for the defence, when the ship is scheduled to sail before the time set for the hearing. The same stipulations shown in 6.5.1.4 are applicable here and the general wording is shown in 6.5.2.4.
- .3 As in 6.5.1.5, the flag state should be notified when a foreign ship is seized.
- .4 The general form of a "letter of intent" for the AWPPA is as follows:

(Date)
Canadian Coast Guard Ship Safety
Transport Canada

(Branch address)

Subject: _____ (Name of ship) -ALLEGED
DEPOSIT OF WASTE

At: _____ - ON/ABOUT _____ (Date).

- PROSECUTION OF SHIP FOR DEPOSIT
OF WASTE

In consideration of the Pollution Prevention Officer of the Ministry of Transport of Canada having refrained and refraining from seizing the _____ (Name of ship) under Section 23 of the Arctic Waters Pollution Prevention Act, in order to secure payment of the fine that might be imposed as a result of any proceedings instituted in respect of the discharge of _____, which is waste as defined in the Arctic Waters Pollution Prevention Act, at or near _____ on or about _____

6.5.2 Saisie d'un navire (LPPEA)

- .1 Un navire sera saisi en vertu de l'article 23 de la LPPEA seulement en dernier ressort et, alors, seulement avec l'autorisation précise du gouverneur en conseil. Lorsque ce dernier ordonne la saisie d'un navire, le navire sera retenu par la ou les personnes nommées dans l'ordonnance de saisie et ce, jusqu'à ce qu'il se conforme aux exigences relatives à la remise du navire indiquées à l'article 24 de la Loi.
- .2 Comme il est indiqué en 6.5.1.4, le FCPP peut, plutôt que de saisir le navire, obtenir de l'avocat de la défense une "lettre d'intention", lorsque le navire doit appareiller avant la date fixée pour l'audience. Les mêmes stipulations indiquées en 6.5.1.4 s'appliquent ici et la formulation générale est indiquée en 6.5.2.4.
- .3 Comme en 6.5.1.5, l'État dont un navire détenu bat le pavillon devrait être avisé de la situation du navire.
- .4 La formulation générale d'une "lettre d'intention" en ce qui concerne la LPPEA est la suivante :

(Date)
Sécurité des navires, Garde côtière canadienne
Transports Canada

(Adresse de la Direction)

Objet : _____ (Nom du navire)
DÉPÔT ALLÉGUÉ DE DÉCHETS

À : _____ LE OU VERS LE _____ (Date).

- POURSUITES ENGAGÉES CONTRE LE NAVIRE
ACCUSÉ D'AVOIR DÉPOSÉ DES DÉCHETS

Attendu que le fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution du ministère des Transports du Canada s'est abstenu et s'abstient de détenir le _____ (nom du navire) en vertu de l'article 23 de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, nous, par la présente, afin de garantir le paiement de l'amende qui pourrait être imposée par suite de toutes poursuites engagées quant au rejet de _____, qui est un déchet aux termes de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, à ou près de _____ le ou vers le _____,

_____ we hereby, on behalf of her owners undertake and agree as follows:

1. In consideration of a service of summons as set out in subsection 22(2) of the Arctic Waters Pollution Prevention Act to cause a plea to be entered on behalf of the ship for any prosecution made.
2. On demand, and whether or not the _____ shall have been lost or sold, to cause to be issued to Her Majesty in Right of Canada for an amount not exceeding \$_____ as security for payment of the fine that might be imposed as a result of any such proceedings, but without any prejudice to the amount of any fine actually imposed.

The above undertaking is given under reserve of the right of the owners of the _____ to set up any defences that may be available to them, and shall remain in force only for a period of 120 days following the departure of the ship from Canadian waters unless proceedings shall have been served within the same delay, in which case the undertaking shall remain in force until any final judgement in favour of Her Majesty in Right of Canada has been fully satisfied.

(Counsel for the ship)

6.5.3 General

.1 When detaining or seizing a foreign ship a PPO must notify the consul or diplomatic representative of the flag state or the government of the flag state and inform them of the facts.

.2 A PPO should make every effort to avoid any unreasonable delay to a ship when it is boarded for the purposes described in paragraphs 662(1)(c) and 662(1)(d) of the CSA or paragraph 15(4)(a) of the AWPPA. In most cases action can be undertaken when the ship is in port or deferred until the ship arrives in port. In cases where a ship is in port and is scheduled to sail, the PPO should request the master to delay sailing until the investigation is complete and/or a summons issued and served. Such a delay is not to be construed as detention. This should be made clear to the master and, if necessary, reference should be made to the requirements of Section 663 of the CSA or sections 16 and 17 of the AWPPA, as the case may be.

au nom de ses propriétaires, nous engageons et consentons à faire ce qui suit :

1. Eu égard à la signification prévue au paragraphe 22(2) de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, faire valoir une exception au nom du navire en ce qui concerne toutes poursuites engagées.
2. Sur demande, que le _____ ait été perdu ou vendu, voir à ce que soit remis à Sa Majesté du chef du Canada un montant ne dépassant pas _____ \$ en guise de garantie de paiement de l'amende qui pourrait être imposée par suite de telles poursuites, mais sous toutes réserves du montant de toute amende réellement imposée.

L'engagement ci-dessus est pris sous réserve du droit des propriétaires du _____ d'établir toute défense possible et restera en vigueur seulement pendant une période de 120 jours à compter de la date où le navire quitte les eaux canadiennes, sauf si les poursuites ont été signifiées dans le même délai; dans ce cas, l'engagement restera en vigueur jusqu'à ce que tout jugement final en faveur de Sa Majesté du chef du Canada ait été entièrement exécuté.

(Avocat pour le navire)

6.5.3 Généralités

.1 Lorsqu'il détient ou saisit un navire étranger, le FCPP doit aviser le consul ou le représentant diplomatique de l'État dont le navire bat pavillon ou le gouvernement de cet État et l'informer des faits.

.2 Le FCPP doit faire tous les efforts possibles pour éviter de retarder indûment le navire lorsqu'il monte à bord aux fins décrites aux alinéas 662(1)(c) et 662(1)(d) de la LMMC ou à l'alinéa 15(4)(a) de la LPPEA. Dans la plupart des cas, il est possible de prendre des mesures immédiates si le navire est au port, ou d'attendre que le navire arrive au port avant d'agir. Dans les cas où un navire se trouve dans le port et est sur le point d'appareiller, le FCPP devrait demander au capitaine de retarder le départ jusqu'à ce que l'enquête soit terminée et (ou) qu'un mandat de comparution ait été émis et signifié. Un tel retard ne doit pas être interprété comme étant une détention. Il faut bien l'expliquer au capitaine et, lorsque cela est nécessaire, lui signaler les exigences de l'article 663 de la LMMC

With specific reference to paragraphs 662(l)(c) and (d) of the CSA, where a foreign ship is proceeding through Canadian waters outward bound and is clearly not bound for a place in Canada, unless the master voluntarily stops the ship when requested and allows the PPO to go on board, no further effort should be made to delay the ship.

6.6 Issue of Summons

6.6.1 As soon as the information has been laid and sworn, a summons is issued, by a magistrate or justice of the peace, commanding the appearance in court of the person or ship accused. The summons may be served by a member of the RCMP or other police force or by an officer of the court. The legal agent will advise as to this procedure particularly where the accused is not within the jurisdiction of the court issuing the summons or where the accused has sailed outside of Canadian jurisdiction and some time will elapse before returning to Canadian jurisdiction. By virtue of section 725 Criminal Code, the court which takes the plea of the accused and before which the trial is held, need not be the same court as the one before which the information was laid or other preliminary proceedings took place. Furthermore, no matter where a summons was issued it may be served anywhere in Canada. A summons must always be served. Normally the justice before whom the information is laid is the same justice who issues the summons. This justice would probably be in the same place where the offence took place. An information must be laid within the time frames noted in 6.4.9 but there is no statutory time limit as to when a summons must be issued or served.

6.6.2 Where a ship is charged with having committed the offence, the summons may be served by leaving it with the master or any officer of the ship or by posting it in some conspicuous part of the ship (Ref. CSA, subsection 671(2) and the AWPPA subsection 22(2)).

N.B. In cases where the ship is charged with an offence, section 671 of the CSA and section 22 of the AWPPA provide that the ship may appear by counsel or agent.

ou des articles 16 et 17 de la LPPEA, selon le cas. En ce qui concerne en particulier les alinéas 662(1)c) et d) de la LMMC, lorsqu'un navire étranger en eaux canadiennes fait route vers l'étranger et qu'il ne se dirige pas, de toute évidence, vers un lieu au Canada, le FCPP ne devrait pas retarder le navire, sauf si le capitaine arrête volontairement le navire sur demande et laisse le FCPP monter à bord.

6.6 Émission de mandats

6.6.1 Dès que la plainte est déposée sous serment, le magistrat ou le juge de paix émet un mandat ordonnant au prévenu ou à la personne responsable du navire de comparaître en cour. Ce mandat peut être signifié par un membre de la GRC ou d'un autre corps de police ou par un auxiliaire de la justice. Le représentant juridique indiquera la procédure à suivre, notamment si le prévenu ne relève pas de la juridiction de la cour qui émet le mandat, ou si le navire est sorti de la zone de juridiction du Canada et si un certain délai doit s'écouler avant qu'il ne revienne dans la zone de juridiction canadienne. En vertu de l'article 725 du Code criminel, la cour qui entend la défense du prévenu et devant laquelle a lieu le procès ne doit pas nécessairement être la cour devant laquelle la plainte a été déposée et devant laquelle les procédures préliminaires ont eu lieu. En outre, le mandat est valable partout au Canada, peu importe l'endroit où il a été émis. Dans tous les cas, un mandat doit être signifié. Le juge devant qui la plainte a été portée est normalement celui qui émet le mandat. Ce juge exercera probablement ses fonctions dans le secteur où l'infraction a été commise. La plainte doit être portée dans le délai indiqué en 6.4.9, mais la loi ne fixe aucun délai pour l'émission ou la signification du mandat.

6.6.2 Si un navire est accusé d'avoir commis une infraction, le mandat peut être signifié au capitaine ou à un officier du navire, ou être affiché à un endroit bien en vue sur le navire (Réf. LMMC, paragraphe 671(2) et LPPEA, paragraphe 22(2)).

NOTA Dans les cas où un navire est accusé d'avoir commis une infraction, l'article 671 de la LMMC et l'article 22 de la LPPEA prévoient qu'un avocat ou un agent peut plaider la cause du navire.

6.6.3 The form of the summons will be generally as follows (see Form 6, Part XXVIII of the Criminal Code):

SUMMONS TO A PERSON CHARGED WITH AN OFFENCE

Canada)
Province of)
(Territorial Division))

To (name of person or ship) of (address)

Whereas you have this day been charged before me that (state offence as in information).

This is therefore to command you, in Her Majesty's name, to appear before _____ on (day of week) the (date) day of (month) A.D. (year), at (time) o'clock in the _____ noon, at (place) or before any justice (territorial division) who is there, to answer to the said charge and to be dealt with according to law.

Dated this (date) day of (month) A.D. (year) at (place).

A Justice of the Peace in
and for _____

6.7 Witnesses for the Prosecution

6.7.1 Every effort should be made to have witnesses give evidence on a voluntary basis. If for any reason a witness is not prepared to give evidence voluntarily, an application should be made to a justice of the peace for a Writ of Subpoena.

6.7.2 In some cases it may be desirable to secure testimony from a person capable of giving expert opinion in regard to a point at issue. Such a person should be well qualified professionally and should be introduced by counsel as an expert witness. This introduction permits such a witness to testify not only as to the facts of the case but also to offer opinion on the reasons for the happening of an incident of pollution. An ordinary witness is not permitted to give such opinions.

6.6.3 On utilisera généralement le modèle de mandat suivant : (Voir la formule 6, Partie XXVIII du Code criminel)

MANDAT DE COMPARUTION POUR UNE PERSONNE ACCUSÉE D'UNE INFRACTION

Canada
Province de
(Division territoriale)

À (nom de la personne ou du navire)

de (adresse)

Considérant qu'en ce jour vous avez été inculqué devant moi de (indiquer l'infraction commise telle qu'elle est énoncée dans la plainte).

Je vous ordonne donc, au nom de Sa Majesté, de comparaître devant _____ le (jour de la semaine), (date) jour de (mois) de (année) à (heure) heure de (avant-midi ou après-midi) à (lieu) ou devant tout tribunal (division territoriale) qui s'y trouve, pour répondre à ladite accusation et pour que les causes soient examinées à la lumière de la Loi.

En date du (date) jour de (mois) de (année) à (endroit)

Juge exerçant et au nom de

6.7 Témoins à charge

6.7.1 Il faudrait s'efforcer de trouver des personnes qui viendront témoigner de plein gré. Si, pour une raison quelconque, un témoin refuse de comparaître, il faudrait demander une assignation à un juge de paix.

6.7.2 Dans certains cas, il peut être souhaitable de faire appel au témoignage d'un expert sur certains points en litige. Cette personne devrait être très qualifiée et être présentée par l'avocat comme un témoin expert. Elle pourra ainsi témoigner non seulement sur les faits en cause, mais également donner son avis sur les causes du cas de pollution. Un témoin ordinaire n'est pas autorisé à donner ce genre d'opinion.

6.7.3 Whether a person is qualified to testify as an expert witness is a matter for the court to decide after hearing evidence in that regard. The term expert is not confined to professional persons and may include those who, by experience, have acquired special or peculiar knowledge of the subject of which they undertake to testify. It does not matter whether such knowledge has been acquired by study or scientific works or by practical observation.

6.7.4 An expert witness is subject to the same examination and cross-examination as an ordinary witness. Such a witness might be called upon to explain the methods commonly used to avoid spillage due to expansion of oil in a tank, or to identify a sample of polluted water, etc.

6.7.5 Some tips on how to testify in court are contained in Schedule IX.

6.8 Arrest of Accused Person

6.8.1 The Crown Counsel may, in extreme cases, make representation to a justice or magistrate to issue a warrant for the arrest of an accused person, where that person is about to leave the jurisdiction of the court. When the justice or magistrate is satisfied with the representation, a warrant is issued and the RCMP or other police force will execute the warrant by arresting and bringing the accused before the court. As the arrest of the master of a foreign ship could have far reaching consequences, every effort should be taken to avoid such action.

6.8.2 Where a warrant has been issued on the grounds that the accused was about to leave the jurisdiction of the court and the accused has been brought before the justice or magistrate every effort should be made to have the hearing held forthwith or where this is not possible to allow bail to be posted. Every effort should be made in order that a ship's master or other ship's officer not be allowed to remain in jail.

6.9 Offenses and Penalties

6.9.1 Canada Shipping Act

Penalties for a contravention of Part XV and XVI of the CSA and all associated regulations are outlined in sections 664 to 671 and 724 to 726

6.7.3 C'est la cour qui doit décider si une personne peut témoigner comme expert, après avoir entendu le témoignage. Le terme "expert" ne désigne pas uniquement des professionnels, mais englobe aussi toute personne qui, par son expérience, a acquis des connaissances particulières sur le sujet pour lequel elle s'engage à témoigner. Ces connaissances peuvent avoir été acquises par des études, par des travaux scientifiques ou par l'observation pratique.

6.7.4 Un témoin expert est soumis à un interrogatoire et contre-interrogatoire au même titre qu'un témoin ordinaire. On peut lui demander de venir expliquer les méthodes couramment employées pour prévenir les déversements dus à la dilatation d'un hydrocarbure dans une citerne, ou de venir identifier un échantillon d'eau polluée, etc.

6.7.5 Des conseils pratiques sur la façon de témoigner en cour sont énoncés à l'Annexe IX.

6.8 Arrestation du prévenu

6.8.1 Le procureur du ministère public peut, dans les cas extrêmes, si le prévenu est sur le point de quitter la zone de juridiction de la cour, demander à un juge ou à un magistrat d'émettre un mandat d'amener contre le prévenu. Si le juge ou le magistrat acquiesce à la demande du procureur, le mandat d'amener sera lancé et la GRC ou un autre corps de police se chargera alors d'appréhender le prévenu et de l'amener devant la cour. L'arrestation du capitaine d'un navire étranger pouvant être lourde de conséquences, on devrait faire tous les efforts possibles pour ne pas y recourir.

6.8.2 Si un mandat d'amener a été lancé au motif que le prévenu était sur le point de sortir de la zone de juridiction de la cour et que ce dernier ait été traduit devant le juge ou le magistrat, il faudrait faire en sorte que l'affaire soit entendue séance tenante ou à défaut, que la liberté sous caution soit accordée. Il ne faudrait rien négliger pour que le capitaine ou tout autre officier n'ait pas à demeurer en état d'arrestation.

6.9 Infractions et peines

6.9.1 Loi sur la marine marchande du Canada

Les peines infligées en cas d'infraction à la partie XV ou XVI de la LMMC et à tous les règlements d'application sont indiquées aux articles 664 à 671 et

of the CSA and are summarized in TABLE II. By virtue of paragraphs 662(1)(b) and (c) of the CSA, a PPO may also check for compliance with regulations made under 562.1(1)(a) or (b); the penalties for a contravention of these regulations are contained in section 562.14.

724 à 726 de la LMMC et sont résumées au tableau II. En vertu de l'alinéa 662(1)b) et de l'alinéa 662(1)c) de la LMMC, le FCPP peut également s'assurer de la conformité avec les règlements pris en vertu de l'alinéa 562.1(1)a) ou b); les peines infligées en cas d'infraction à ces règlements sont indiquées à l'article 562.14.

TABLE II / TABLEAU II

OFFENCES UNDER THE CSA AND ASSOCIATED REGULATIONS
INFRACTIONS À LA LMMC ET AUX RÈGLEMENTS D'APPLICATION

OFFENCE INFRACTION	MAXIMUM FINE AMENDE MAXIMALE	CSA PENALTY PEINE LMMC	CSA ENABLING / DISPOSITION HABILITANTE LMMC	RELEVANT SECTIONS OF REGULATIONS ARTICLES PERTINENTS DES RÈGLEMENTS
PERSON OR SHIP DISCHARGING A POLLUTANT EXCEPT AS AUTHORIZED REJET DE POLLUANT PAR UNE PERSONNE OU UN NAVIRE, SAUF AUTORISATION	250 000 and/or 6 months or 1 000 000 and/or 3 years 250 000 et (ou) 6 mois ou 1 000 000 et (ou) 3 ans	664(1)	656(1)	GARBAGE P.P. / POLLUTION PAR LES ORDURES - 3,4 GREAT LAKES SEWAGE P.P. / GRANDS LACS - 3,4,5 DC & NLS / PCDSLNL - 29 to / à 36 OIL P.P. / POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES - 28 to / à 34 POLLUTANT SUBSTANCES / SUBSTANCES POLLUANTES - 3, 4, 5 NON-PLEASURE CRAFT SEWAGE P.P. / POLLUTION PAR LES EAUX USÉES DE NAVIRES AUTRES QUE DES EMBARCATIONS DE PLAISANCE - 6 PLEASURE CRAFT SEWAGE P.P. / POLLUTION PAR LES EAUX USÉES DES EMBARCATIONS DE PLAISANCE - 5
POLLUTING THE AIR / POLLUTION DE L'AIR	500		657(1)	AIR POLLUTION / POLLUTION DE L'AIR - 5, 6
CDN SHIP FAILING TO HAVE A COPP OR CNLS CERTIFICATE / ABSENCE DE CERTIFICAT COPP OU CNLS À BORD D'UN NAVIRE CAN.	200 000	665	657(2)	DC & NLS / PCDSLNL - 6, 12 OIL P.P. / POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES - 6
NON-MARPOL SHIP FAILING TO HAVE A COMPLIANCE CERTIFICATE / ABSENCE DE CERTIFICAT DE CONFORMITÉ À BORD D'UN NAVIRE NON SOUMIS À L'APPLICATION DE MARPOL	200 000	665	657(2)	DC & NLS / PCDSLNL - 6, 19 OIL P.P. / POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES - 6
PERSON OR SHIP FAILING TO COMPLY WITH A PPO / PERSONNE OU NAVIRE QUI DÉSOBÉIT À UN FCPP	200 000	666(1)		
PERSON FAILING TO ASSIST A PPO / PERSONNE QUI REFUSE D'AIDER UN FCPP	10 000	666(2)	663(1)	
PERSON OBSTRUCTING A PPO OR MAKING A FALSE OR MISLEADING STATEMENT TO A PPO / PERSONNE QUI GÈNE UN FCPP OU QUI LUI FAIT UNE DÉCLARATION FAUSSE OU TROMPEUSE	10 000	666(2)	663(2)	
PERSON FAILING TO REPORT A POLLUTION INCIDENT / PERSONNE QUI OMET DE SIGNALER UN INCIDENT DE POLLUTION	200 000	667	657(1)	POLLUTANT DISCHARGE REPORTING REGS / RAPPORTS RELATIFS AU REJET DE POLLUANTS - 6

OFFENCE INFRACTION	MAXIMUM FINE AMENDE MAXIMALE	CSA PENALTY PEINE LMMC	CSA ENABLING / DISPOSITION HABILITANTE LMMC	RELEVANT SECTIONS OF REGULATIONS ARTICLES PERTINENTS DES RÈGLEMENTS
PERSON OR SHIP FAILING TO FIT OR MAINTAIN EXTRA ELECTRONIC AND NAVIGATIONAL EQUIPMENT / PERSONNE OU NAVIRE QUI OMET D'INSTALLER OU DE GARDER DU MATÉRIEL ÉLECTRONIQUE ET DE NAVIGATION SUPPLÉMENTAIRE	200 000	667	657(1)	NAV APPL & EQUIP / APPAREILS ET MATÉRIEL DE NAVIGATION - 17(2),18,19,20(4),26,28(2)&(4),37 SHIP STATION RADIO / STATIONS RADIO DE NAVIRES - 3, 4, 10 STEERING APPL & EQUIP / APPAREILS DE GOUVERNE - 5
PERSON OR SHIP FAILING TO CARRY POLLUTANTS PROPERLY / PERSONNE OU NAVIRE QUI NE TRANSPORTE PAS CORRECTEMENT DES POLLUANTS	200 000	667	657(1)	GREAT LAKES SEWAGE P.P. / GRANDS LACS - 6.1 DC & NLS / PCDSL N - 22 OIL P.P. / POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES - 12
PERSON OR SHIP FAILING TO FIT OR CARRY SUPPLIES, EQUIPMENT OR INSTALLATIONS FOR HANDLING POLLUTANTS / PERSONNE OU NAVIRE QUI OMET D'INSTALLER OU DE TRANSPORTER DES APPROVISIONNEMENTS, DU MATÉRIEL OU DES INSTALLATIONS SERVANT À LA MANUTENTION DES POLLUANTS	200 000	667	657(1)	GREAT LAKES SEWAGE P.P. / GRANDS LACS - 6 DC & NLS / PCDSL N - 9 OIL P.P. / POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES - 9,10
PERSON FAILING TO FOLLOW PRESCRIBED PRACTICES AND PROCEDURES / PERSONNE QUI NE SUIT PAS LES PRATIQUES ET PROCÉDURES ÉTABLIES	200 000	667	657(1)	DC & NLS / PCDSL N - 20, 37, 38, 39, 40, 42, 44, 45, 47, 48 OIL P.P. / POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES - 36, 38, 37, 38, 40, 42, 44, 46, 47 VHF RADIOTELEPHONE / RADIOTÉLÉPHONIE EN VHF - 3 to / à 10
OPERATOR OF A LOADING OR UNLOADING FACILITY FAILING TO MAINTAIN SUPPLIES OR EQUIP'T / OPÉRATEUR D'UNE INSTALLATION DE CHARGEMENT OU DE DÉCHARGEMENT QUI NE GARDE PAS D'APPROVISIONNEMENTS OU DE MATÉRIEL	200 000	667	657(1)	DC & NLS / PCDSL N - 26, 37, 38, 41, 43, 45 OIL P.P. / POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES - 36, 37, 38, 41, 43, 44
PERSON OR SHIP FAILING TO KEEP RECORDS ONBOARD CONCERNING POLLUTANTS / PERSONNE OU NAVIRE QUI NE GARDE PAS À BORD DE REGISTRES CONCERNANT LES POLLUANTS	200 000	667	657(1)	GREAT LAKES SEWAGE P.P. / GRANDS LACS - 6(8),6.3 DC & NLS / PCDSL N - 5, 46 OIL P.P. / POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES - 5, 45
PERSON OR SHIP FAILING TO MEET DESIGN, STABILITY OR EQUIPMENT REQUIREMENTS / PERSONNE OU NAVIRE QUI NE SE CONFORME PAS AUX EXIGENCES RELATIVES À LA STABILITÉ OU AU MATÉRIEL	200 000	667	657(1)	GREAT LAKES SEWAGE P.P. / GRANDS LACS - 6(6),6.1,6.2 DC & NLS / PCDSL N - 8, 39, 47, 48 OIL P.P. / POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES - 11, 13, 14, 15, 16, 17, 19, 38, 46, 47 PLEASURE CRAFT SEWAGE P.P. / POLLUTION PAR LES EAUX USÉES DES EMBARCATIONS DE PLAISANCE - 6, 6
PERSON OR SHIP FAILING TO PREPARE, KEEP OR ADHERE TO DESIGN SPECIFICATIONS OR OPERATING MANUALS / PERSONNE OU NAVIRE QUI OMET DE PRÉPARER, DE GARDER OU DE RESPECTER DES SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES OU DES MANUELS D'EXPLOITATION	200 000	667	657(1)	GREAT LAKES SEWAGE P.P. / GRANDS LACS - 6(10) DC & NLS / PCDSL N - 6, 11, 20 OIL P.P. / POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES - 6, 18
PERSON OR SHIP FAILING TO PRODUCE THE NECESSARY PLANS, DOCUMENTARY EVIDENCE OR INFORMATION / PERSONNE OU NAVIRE QUI NE PRODUIT PAS LES PLANS, LES PREUVES DOCUMENTAIRES OU LES RENSEIGNEMENTS NÉCESSAIRES	200 000	667	657(1)	GREAT LAKES SEWAGE P.P. / GRANDS LACS - 6(9) DC & NLS / PCDSL N - 10, 11 OIL P.P. / POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES - 8 SHIP STATION RADIO / STATIONS RADIO DE NAVIRES - 10 STEERING APPL & EQUIP / APPAREILS DE GOUVERNE - 6

OFFENCE INFRACTION	MAXIMUM FINE AMENDE MAXIMALE	CSA PENALTY PEINE LMMC	CSA ENABLING / DISPOSITION HABILITANTE LMMC	RELEVANT SECTIONS OF REGULATIONS ARTICLES PERTINENTS DES RÈGLEMENTS
PERSON OR SHIP FAILING TO COMPLY WITH MARPOL BY / PERSONNE OU NAVIRE QUI NE SE CONFORME PAS À MARPOL :				
1. Not having a valid certificate on board / N'utilisant pas de DSCCRH	200 000	667	658	DC & NLS / PCDSLN - 6 OIL P.P. / POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES - 6
2. Not having an approved Shipboard Oil Pollution Emergency Plan on board / Aucun plan d'urgence de bord approuvé pour les cas de pollution par les hydrocarbures	200 000	667	658	OIL P.P. / POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES - 7
3. Not washing a tank after unloading a NLS / Ne nettoyant pas une citerne après avoir déchargé une SLN	200 000	667	658	DC & NLS / PCDSLN - 24, 26, 27, 28
PERSON ORDERING A SHIP UNDER DETENTION TO DEPART / PERSONNE ORDONNANT À UN NAVIRE DÉTENU D'APPAREILLER	100 000	672(5)		
PERSON FAILING TO PROVIDE EVIDENCE OF FINANCIAL RESPONSIBILITY / PERSONNE QUI NE FOURNIT PAS DE PREUVE DE RESPONSABILITÉ FINANCIÈRE	100 000	724(1)		
PERSON OR SHIP FAILING TO MAINTAIN APPROPRIATE CHARTS OR PUBLICATIONS ONBOARD / PERSONNE OU NAVIRE QUI NE GARDE PAS À BORD LES CARTES ET PUBLICATIONS APPROPRIÉES	2 000 or / ou 100 000	562.14	562.1(1)(a)	CHARTS & PUBLICATIONS / CARTES ET PUBLICATIONS - 3 to / à 17
PERSON OR SHIP FAILING TO HAVE THE REQUIRED NUMBER AND QUALIFICATIONS OF NAVIGATION AND ENGINE ROOM PERSONNEL ON DUTY / PERSONNE OU NAVIRE QUI NE SE CONFORME PAS À L'OBLIGATION D'AVOIR EN SERVICE UN PERSONNEL DE NAVIGATION ET DE SALLE DES MACHINES SUFFISANT ET QUALIFIÉ	2 000 or / ou 100 000	562.14	562.1(1)(a)	SAFE MANNING / ARMEMENT EN HOMMES EN VUE DE LA SÉCURITÉ - 3 to / à 8 SHIPS' DECK WATCH / QUARTS À LA PASSERELLE - 3 to / à 12

6.9.2 Arctic Waters Pollution Prevention Act

Penalties for a contravention of the AWPPA and all associated regulations are outlined in sections 18 to 22 and are summarized in Table III.

6.9.2 Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques

Les peines infligées en cas d'infraction à la LPPEA et à tous les règlements d'application sont indiquées aux articles 18 à 22 et sont résumées au tableau III.

TABLE III / TABLEAU III

**PENALTIES UNDER THE AWPPA AND ASSOCIATED REGULATIONS
PEINES EN VERTU DE LA LPPEA ET DES RÈGLEMENTS D'APPLICATION**

CONTRAVENTION INFRACTION	MAXIMUM FINE / AMENDE MAXIMALE	AWPPA PENALTY / PEINE LPPEA	AWPPA ENABLING / DISPOSITION HABILITANTE	RELEVANT SECTIONS OF REGULATIONS ARTICLES PERTINENTS DES RÈGLEMENTS
SHIP POLLUTING / Pollution par les navires	100,000	18(1)	4(1)	
PERSON POLLUTING (EACH DAY) / Pollution par une personne (chaque jour)	5,000	18(1)	4(1)	
PERSON FAILING TO REPORT AN INCIDENT TO A PPO / Personne qui omet de signaler un incident à un FCPP	25,000	19(1)(a)	5(1)	ASPPR / RPPEAN - 30
SHIP THE MASTER OF WHICH FAILS TO REPORT AN INCIDENT TO A PPO / Navire dont le capitaine omet de signaler un incident à un FCPP	25,000	19(2)(e)	5(2)	ASPPR / RPPEAN - 30
SHIP OR CARGO OWNER FAILING TO PROVIDE EVIDENCE OF FINANCIAL RESPONSIBILITY / Propriétaire de navire ou de cargaison qui omet de fournir une preuve de responsabilité financière	25,000	19(1)(b)	8(1)(d)	AWPPR / RPPEA - 12, 13, 14
SHIP NAVIGATING IN A SHIPPING SAFETY CONTROL ZONE WHILE NOT IN COMPLIANCE WITH REGULATIONS RELATING TO / Navire qui se déplace dans une zone de contrôle de la sécurité de la navigation et n'est pas conforme aux règlements portant sur :				
i) HULL AND FUEL TANK CONSTRUCTION / construction des coques et des réservoirs de combustible	25,000	19(2)(a)	12(1)(a)(i)	ASPPR / RPPEAN - 4, 6
ii) CONSTRUCTION AND MAINTENANCE OF MACHINERY EQUIP., ELECTRONIC AND OTHER NAV. AIDS AND TELECOM EQUIP. / construction et entretien des machines, du matériel, des aides électroniques et d'autres aides à la navigation et du matériel de télécommunication	25,000	19(2)(a)	12(1)(a)(ii)	ASPPR / RPPEAN - 6, 10 SHIP STN RADIO REGS / Stations radio de navires - 4, 5, 6, 7, 10 NAV APPL & EQUIP. REGS / Appareils et matériel de navigation - 4 to/à 37
iii) PROPELLING POWER, STEERING AND STABILIZING APPLIANCES / machines de propulsion, appareils de gouverne et stabilisateurs	25,000	19(2)(a)	12(1)(a)(iii)	ASPPR / RPPEAN - 4, 6 STEERING APPL & EQUIP REGS / Appareils de gouverne - 3 to/à 17
iv) MANNING / armement en hommes	25,000	19(2)(a)	12(1)(a)(iv)	SHIP DECK WATCH REGS / Quarts à la passerelle - 4 to/à 13
v) TYPE, QUANTITY AND STOWAGE OF CARGO AND SUPPLIES AND EQUIP. FOR REPAIRS AND CLEANUP / type, quantité et arrimage de cargaison, approvisionnements et matériel de réparation et de nettoyage	25,000	19(2)(a)	12(1)(a)(v)	ASPPR / RPPEAN - 6

CONTRAVENTION INFRACTION	MAXIMUM FINE / AMENDE MAXIMALE	AWPPA PENALTY / PEINE LPPEA	AWPPA ENABLING / DISPOSITION HABILITANTE	RELEVANT SECTIONS OF REGULATIONS ARTICLES PERTINENTS DES RÈGLEMENTS
vi) FREEBOARD AND LOADLINES / franc-bord et lignes de charge	25,000	19(2)(a)	12(1)(a)(vi)	ASPPR / RPPEAN - 6
vii) QUANTITY OF FUEL, WATER & OTHER SUPPLIES TO BE CARRIED / quantité de combustible, eau & autres approvisionnements à transporter	25,000	19(2)(a)	12(1)(a)(vii)	ASPPR / RPPEAN - 27
viii) MAPS, CHARTS, TIDE TABLES, ETC. / cartes, tables des marées, etc.	25,000	19(2)(a)	12(1)(a)(viii)	ASPPR / RPPEAN - 8
SHIP NAVIGATING IN A SHIPPING SAFETY CONTROL ZONE WITHOUT A REQUIRED PILOT, ICE NAVIGATOR OR ICEBREAKER ASSISTANCE / Navire qui se déplace dans une zone de contrôle de la sécurité de la navigation sans l'aide requise d'un pilote, d'un officier de navigation dans les glaces ou d'un brise-glace	25,000	19(2)(b)	12(1)(b)	ASPPR / RPPEAN - 6(4), 26
SHIP NAVIGATING IN A SHIPPING SAFETY CONTROL ZONE WHEN PROHIBITED DUE TO THE PERIOD OF YEAR OR ICE CONDITIONS / Navire qui se déplace dans une zone de contrôle de la sécurité de la navigation lorsque c'est interdit en raison de la période de l'année ou de l'état des glaces	25,000	19(2)(b)	12(1)(c)	ASPPR / RPPEAN - 6(2), 6(3)
SHIP FAILING TO COMPLY WITH A REASONABLE DIRECTION GIVEN BY A PILOT / Navire qui n'obéit pas à une instruction raisonnable donnée par un pilote	25,000	19(2)(c)		
SHIP FAILING TO COMPLY WITH AN ORDER GIVEN BY A PPO UNDER 15(4)(b) OR (c) / Navire qui n'obéit pas à un ordre donné par un FCPP en vertu de 15(4)(b) ou c)	25,000	19(2)(d)		
SHIP THE MASTER OF WHICH OR ANY PERSON ONBOARD OBSTRUCTS OR HINDERS A PPO / Navire dont le capitaine ou une personne à bord gêne ou entrave le travail d'un FCPP	25,000	19(2)(f)	17(1)	
SHIP THE MASTER OF WHICH OR ANY PERSON ONBOARD MAKES A FALSE OR MISLEADING STATEMENT TO A PPO / Navire dont le capitaine ou une personne à bord fait une déclaration fausse ou trompeuse à un FCPP	25,000	19(2)(f)	17(2)	
PERSON OTHER THAN THE MASTER OR ANY PERSON ONBOARD A SHIP OBSTRUCTING OR HINDERING A PPO / Personne autre que le capitaine ou une personne à bord qui gêne ou entrave le travail d'un FCPP	500 and/or 6 mths 500 et (ou) 6 mois	19(3)	17(1)	
PERSON OTHER THAN THE MASTER OR ANY PERSON ONBOARD A SHIP MAKING A FALSE OR MISLEADING STATEMENT TO A PPO / Personne autre que le capitaine ou une personne à bord qui fait une déclaration fausse ou trompeuse à un FCPP	500 and/or 6 mths 500 et (ou) 6 mois	19(3)	17(2)	

6.9.3 Fines

Information on fines for different types of pollution incidents is kept by Ship Safety in Ottawa (tel. 613-991-3170, fax 613-954-4916). The following is a sample of fines received for different types of pollution incidents under the *Canada Shipping Act* from 1978 to 1993:

6.9.3 Amendes

La Direction générale de la sécurité des navires, à Ottawa [n° de téléphone : (613) 991-3170; n° de télécopieur : (613) 954-4916] détient de l'information sur les amendes applicables aux divers types d'incidents de pollution. Voici des exemples d'amendes reçues pour différents types d'accidents de pollution en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada* entre 1978 et 1993 :

CAUSE OF POLLUTION CAUSE DE POLLUTION	NO. OF PROSECUTIONS NOMBRE DE POURSUITES	TOTAL FINES / TOTAL DES AMENDES	MAX FINE / AMENDE MAX.	MIN FINE AMENDE MIN.	AVERAGE FINE MOYENNE
Human error / Erreur humaine	8	40 750	15 000	750	5 094
Pumping bilges / Pompage des cales	95	581 503	30 000	0	6 121
Tank overflow (Oil) / Débordement de citerne (H)	228	993 663	50 000	150	4 358
Tank overflow (Chemical) / Débordement de citerne (PC)	1	5 000	5 000	5 000	5 000
Valve left open (Oil) / Soupape laissée ouverte (H)	20	106 830	15 000	1 000	5 342
Valve left open (Chemical) / Soupape laissée ouverte (PC)	1	2 000	2 000	2 000	2 000
Valve or flange leaking (Oil) / Fuite dans une soupape ou une bride (H)	16	59 000	15 000	200	3 688
Valve or flange leaking (Chemical) / Fuite dans une soupape ou une bride (PC)	2	6 000	3 000	3 000	3 000
Hose or pipe leaking (Oil) / Fuite dans un boyau ou un tuyau (H)	53	204 553	17 000	0	3 859
Hose or pipe leaking (Chemical) / Fuite dans un boyau ou un tuyau (PC)	1	5 000	5 000	5 000	5 000
Mechanical problems / Problèmes mécaniques	8	20 600	7 500	300	2 575
Tank leaking (Oil) / Fuite dans une citerne (H)	10	37 000	15 000	500	3 700
Deballasting (Oil) / Déballastage (H)	24	158 650	35 000	250	6 610
Hose draining (Oil) / Vidange de boyau (H)	6	18 500	7 500	1 500	3 083
Other / Autre	19	141 222	35 000	500	7 433
Unknown or not specified / Inconnue ou non spécifiée	100	462 301	30 000	100	4 623
Sewage discharge / Rejet d'eaux usées	2	9 000	5 000	4 000	4 500
Garbage thrown overboard / Ordures jetées à la mer	11	28 400	5 000	150	2 582
Air pollution / Pollution de l'air	3	7 600	5 000	100	2 533
TOTAL	608	2 887 572	50 000	0	4 749

PART 7**ORGANIZATION****7.1 Transport Canada, Coast Guard Ship
Safety Branch**

7.1.1 Marine Surveyors of the Coast Guard Ship Safety Branch who have been appointed as PPO's are located at the following addresses:

**CORNER BROOK, NF.
A2H 6C9**

Senior Surveyor,
P.O. Box 22,
Millbrooke Mall,
Phone: (709) 637-4390
Fax: (709) 637-4391

**ST. JOHN'S, NF.
A1C 5H8**

Senior Surveyor,
Southside Road,
P.O. Box 1300,
Phone: (709) 772-5168
Telex: 016-4530
Fax: (709) 772-5369

**LEWISPORTE, NF.
A0G 3A0**

Senior Surveyor,
122 Main St.,
P.O. Box 237,
Phone: (709) 535-2503
Fax: (709) 535-8297

PARTIE 7**ORGANISATION****7.1 Transports Canada, Direction de la sécurité des
navires, Garde côtière**

7.1.1 Les adresses des experts maritimes de la Direction de la sécurité des navires de la Garde côtière qui ont été désignés FCPP sont les suivantes :

**CORNER BROOK, T.-N.
A2H 6C9**

Expert maritime supérieur,
P.O. Box 22,
Millbrooke Mall,
Tél. : (709) 637-4390
Fac-sim. : (709) 637-4391

**ST. JOHN'S, T.-N.
A1C 5H8**

Expert maritime supérieur,
Southside Road,
P.O. Box 1300,
Tél. : (709) 772-5168
Télex : 016-4530
Fac-sim. : (709) 772-5369

**LEWISPORTE, T.-N.
A0G 3A0**

Expert maritime supérieur,
122 Main St.,
P.O. Box 237,
Tél. : (709) 535-2503
Fac-sim. : (709) 535-8297

**MARYSTOWN, NF.
A0E 2M0**

Senior Surveyor,
208 Federal Bldg.,
P.O. Box 476,
Phone: (709) 279-2201
Telex: 016-3140
Fax: (709) 279-1188

**DARTMOUTH, NS.
B2Y 4K2**

Senior Surveyor,
46 Portland Street,
Royal Bank Bldg.,
P.O. Box 1013,
Phone: (902) 426-7843
Telex: 019-22510
Fax: (902) 426-6657

**SYDNEY, NS.
BIP 1J3**

Senior Surveyor,
Federal Arts Bldg., 2nd Floor,
196 George Street,
Phone: (902) 564-7006
Telex: 019-35293
Fax: (902) 564-7648

**YARMOUTH, NS.
B5A 4K5**

Senior Surveyor,
P.O. Box 850,
15 Willow Street,
Phone: (902) 742-6860
Fax: (902) 742-9161

**PORT HAWKESBURY, NS.
B0E 2V0**

Senior Surveyor,
Central & Eastern Trust Bldg.,
2nd Floor,
Reeves Street,
P.O. Box 2012,
Phone: (902) 625-0803
Fax: (902) 625-1722

**MARYSTOWN, T.-N.
A0E 2M0**

Expert maritime supérieur,
208 Federal Bldg.,
P.O. Box 476
Tél. : (709) 279-2201
Télex : 016-3140
Fac-sim. : (709) 279-1188

**DARTMOUTH, N.-É.
B2Y 4K2**

Expert maritime supérieur,
46 Portland St.,
Royal Bank Bldg.,
P.O. Box 1013,
Tél. : (902) 426-7843
Télex : 019-22510
Fac-sim. : (902) 426-6657

**SYDNEY, N.-É.
BIP 1J3**

Expert maritime supérieur,
Federal Arts Bldg., 2nd Fl.,
196 George Street,
Tél. : (902) 564-7006
Télex : 019-35293
Fac-sim. : (902) 564-7648

**YARMOUTH, N.-É.
B5A 4K5**

Expert maritime supérieur,
P.O. Box 850,
15 Willow Street,
Tél. : (902) 742-6860
Fac-sim. : (902) 742-9161

**PORT HAWKESBURY, N.-É.
B0E 2V0**

Expert maritime supérieur,
Central & Eastern Trust Bldg.,
2nd Floor,
Reeves Street
P.O. Box 2012
Tél. : (902) 625-0803
Fac-sim. : (902) 625-1722

**SAINT JOHN, NB.
E2L 4X6**

Senior Surveyor,
CCG Bldg.,
4th Floor,
P.O. Box 7730,
Station A,
Phone: (506) 636-4748
Telex: 014-47314
Fax: (506) 636-4756

**BATHURST, NB.
E2A 4J1**

Senior Surveyor,
159 Main Street,
3rd Floor,
P.O. Box 1207,
Phone: (506) 548-7491
Fax: (506) 548-7180

**CHARLOTTETOWN, PEI.
CIA 7M8**

Senior Surveyor,
17 Lower Queen St.,
3rd Floor,
P.O. Box 1270,
Phone: (902) 566-7987
Telex: 014-44130
Fax: (902) 566-7991

**MONTREAL, PQ.
H3C 3R5**

Senior Surveyor,
Port of Montreal Bldg.,
Wing No. 3,
3rd Floor,
Cité du Havre,
Phone: (514) 283-0571
Telex: 055-61295
Fax: (514) 283-6595

**SAINT JOHN, N.-B.
E2L 4X6**

Expert maritime supérieur,
CCG Bldg.,
4th Floor,
P.O. Box 7730,
Station A,
Tél. : (506) 636-4748
Télex : 014-47314
Fac-sim. : (506) 636-4756

**BATHURST, N.-B.
E2A 4J1**

Expert maritime supérieur,
159 Main Street,
3rd Floor,
P.O. Box 1207,
Tél. : (506) 548-7491
Fac-sim. : (506) 548-7180

**CHARLOTTETOWN, Î.-P.-É.
CIA 7M8**

Expert maritime supérieur,
17 Lower Queen St.,
3rd Floor,
P.O. Box 1270,
Tél. : (902) 566-7987
Télex : 014-44130
Fac-sim. : (902) 566-7991

**MONTREAL, QC
H3C 3R5**

Expert maritime supérieur,
Immeuble du Port de Montréal,
Aile n° 3,
3^e étage,
Cité du Havre,
Tél. : (514) 283-0571
Télex : 055-61295
Fac-sim. : 283-6595

**QUEBEC, PQ.
GIK 4H9**

Senior Surveyor,
101 Boul. Champlain,
Phone: (418) 648-3288
Telex: 051-3513
Fax: (418) 648-5106

**BAIE COMEAU, PQ.
G4Z 2G9**

Marine Surveyor,
9, rue Marquette
P.O. Box 204
Phone: (418) 296-3524
Telex: 051-86398
Fax: (418) 295-7514

**PORT CARTIER, PQ.
G5B 2G7**

Marine Surveyor,
P.O. Box 8,
Phone: (418) 766-2758
Telex: 051-86422
Fax: (418) 766-8711

**RIMOUSKI, PQ.
G5L 7E1**

Senior Surveyor,
180 Ave. Cathédrale,
P.O. Box 1056,
Phone: (418) 722-3172
Telex: 051-86335
Fax: (418) 722-3332

**GASPE, PQ.
G0C 1R0**

Marine Surveyor,
P.O. Box 1519,
98 rue de la Reine
Phone: (418) 368-2444
Fax: (418) 368-7022

**QUÉBEC, QC
GIK 4H9**

Expert maritime supérieur,
101 boul. Champlain,
Tél. : (418) 648-3288
Télex : 051-3513
Fac-sim. : (418) 648-5106

**BAIE COMEAU, QC
G4Z 2G9**

Expert maritime
9, rue Marquette
C.P. 204
Tél. : (418) 296-3524
Télex : 051-86398
Fac-sim. : (418) 295-7514

**PORT CARTIER, QC
G5B 2G7**

Expert maritime,
C.P. 8,
Tél. : (418) 766-2758
Télex : 051-86422
Fac-sim. : (418) 766-8711

**RIMOUSKI, QC
G5L 7E1**

Expert maritime supérieur,
180, av. Cathédrale,
C.P. 1056,
Tél. : (418) 722-3172
Télex : 051-86335
Fac-sim. : (418) 722-3332

**GASPÉ, QC
G0C 1R0**

Expert maritime,
C.P. 1519,
98, rue de la Reine
Tél. : (418) 368-2444
Fac-sim. : (418) 368-7022

**SEPT ISLES, PQ.
G4R 4K7**

Marine Surveyor,
701 Laure Boulevard,
P.O. Box 596,
Phone: (418) 968-4991
Telex: 051-84127*
Fax: (418) 968-5516

**SEPT-ÎLES, QC
G4R 4K7**

Expert maritime,
701, boul. Laure,
C.P. 596,
Tél. : (418) 968-4991
Télex : 051-84127
Fac-sim. : (418) 968-5516

**OTTAWA, ON.
K1A 0N7**

Senior Surveyor,
Pollution Prevention Section,
11th Floor, Tower 2,
Canada Bldg., Minto Place
344 Slater St.,
Phone: (613) 991-3169
Fax: (613) 954-4916

**OTTAWA, ONT.
K1A 0N7**

Expert maritime supérieur,
Pollution Prevention Section,
11th Floor, Tower 2,
Canada Bldg., Minto Place
344 Slater St.,
Tél. : (613) 991-3169
Fac-sim. : (613) 954-4916

**TORONTO, ON.
M8X 2W4**

Senior Surveyor,
56 Aberfoyle Cres.,
2nd Floor,
Phone: (416) 231-8890
Fax: (416) 231-5265

**TORONTO, ONT.
M8X 2W4**

Expert maritime supérieur,
56 Aberfoyle Cres.,
2nd Floor,
Tél. : (416) 231-8890
Fac-sim. : (416) 231-5265

**ST. CATHARINES, ON.
L2R 7E1**

Senior Surveyor,
Room 707
43 Church Street
Phone: (416) 688-4360
Fax: (416) 688-6285

**ST. CATHARINES, ONT.
L2R 7E1**

Expert maritime supérieur,
Room 707,
43 Church St.,
Tél. : (416) 688-4360
Fac-sim. : (416) 688-6285

**KINGSTON, ON.
K7L 1X4**

Senior Surveyor,
Room 235 Federal Bldg.,
120 Clarence Street,
Phone: (613) 545-8676
Fax: (613) 545-8714

**KINGSTON, ONT.
K7L 1X4**

Expert maritime supérieur,
Room 235, Federal Bldg.,
120 Clarence St.,
Tél. : (613) 545-8676
Fac-sim. : (613) 545-8714

**COLLINGWOOD, ON.
L9Y 3Z5**

Senior Surveyor,
2nd Floor, Federal Bldg.,
44 Hurontario Street,
P.O. Box 247,
Phone: (705) 445-3320
Fax: (705) 445-9531

**THUNDER BAY, ON.
P7B 2W6**

Senior Surveyor,
315-33 South Court Street,
Phone: (807) 345-6953
Fax: (807) 345-0521

**SARNIA, ON.
N7T 7W2**

Senior Surveyor,
Box 2928,
105 Christina St. South,
Phone: (519) 336-8130
Telex: 064-76182
Fax: (519) 336-9567

**VICTORIA, BC.
V8V 4V9**

Senior Surveyor,
25 Huron St.,
Phone: (604) 388-3646
Telex: 044-8185
Fax: (604) 388-0270

**NORTH VANCOUVER, BC.
V7M 1A4**

Senior Surveyor,
101-260 West Esplanade,
Suite No. 1,
Phone: (604) 666-3636
Telex: 04-352599
Fax: (604) 984-7893

**COLLINGWOOD, ONT.
L9Y 3Z5**

Expert maritime supérieur,
Federal Bldg.,
44 Hurontario St., 2nd Floor,
P.O. Box 247,
Tél. : (705) 445-3320
Fac-sim. : (705) 445-9531

**THUNDER BAY, ONT.
P7B 2W6**

Expert maritime supérieur,
315-33 South Court St.,
Tél. : (807) 345-6953
Fac-sim. : (807) 345-0521

**SARNIA, ONT.
N7T 7W2**

Expert maritime supérieur,
Box 2928,
105 Christina St. South,
Tél. : (519) 336-8130
Télex : 064-76182
Fac-sim. : (519) 336-9567

**VICTORIA, C.-B.
V8V 4V9**

Expert maritime supérieur,
25 Huron St.,
Tél. : (604) 388-3646
Télex : 044-8185
Fac-sim. : (604) 388-0270

**NORTH VANCOUVER, C.-B.
V7M 1A4**

Expert maritime supérieur,
101-260 West Esplanade,
Suite No. 1,
Tél. : (604) 666-3636
Télex : 04-352599
Fac-sim. : (604) 984-7893

**PRINCE RUPERT, BC.
V8J 3R1**

Senior Surveyor,
P.O. Box 3670,
Phone: (604) 627-0340
Telex: 047-89116
Fax: (604) 624-4387

**PRINCE RUPERT, C.-B.
V8J 3R1**

Expert maritime supérieur,
P.O. Box 3670,
Tél. : (604) 627-0340
Télex : 047-89116
Fac-sim. : (604) 624-4387

**NANAIMO, BC.
V9R 5H7**

Senior Surveyor,
60 Front St.,
Phone: (604) 754-0244
Fax: (604) 754-0245

**NANAIMO, C.-B.
V9R 5H7**

Expert maritime supérieur,
60 Front St.,
Tél. : (604) 754-0244
Fac-sim. : (604) 754-0245

**NEW WESTMINSTER, BC.
V3L 1B3**

Senior Surveyor,
302-549 Columbia St.,
Phone: (604) 666-0445
Fax: (604) 666-1911

**NEW WESTMINSTER, C.-B.
V3L 1B3**

Expert maritime supérieur,
302-549 Columbia St.,
Tél. : (604) 666-0445
Fac-sim. : (604) 666-1911

ARCTIC WATERS

Director,
Arctic Ship Safety,
344 Slater Street,
Ottawa, Ontario.
Phone: (613) 991-6003
Fax: (613) 995-4700
Telex: 053-3128

EAUX ARCTIQUES

Directeur,
Arctic Ship Safety,
344 Slater Street,
Ottawa, Ontario.
Tél. : (613) 991-6003
Fac-sim. : (613) 995-4700
Télex : 053-3128

**7.2 Department of Transport, Canadian Coast
Guard Fleet**

7.2.1 The Master, and, where appropriate, the chief engineer, chief officer and aircraft pilots on Coast Guard ships have been appointed PPO's.

7.2.2 In Coast Guard ships where more than one officer has been appointed a PPO, the most senior officer on board so appointed will exercise that authority over all other Coast Guard PPO's on that vessel.

**7.2 Ministère des Transports, Flotte de la Garde
côtière canadienne**

7.2.1 Le capitaine et, s'il y a lieu, le chef mécanicien, le second capitaine et les pilotes d'aéronefs des navires de la Garde côtière ont été nommés FCPP.

7.2.2 Lorsque plus d'un officier a été nommé FCPP dans un navire de la Garde côtière, l'officier ayant le grade le plus élevé exercera son autorité sur les autres.

7.2.3 Where several Coast Guard ships of the same class are on a scene requiring Masters to exercise their authority as PPO's, Headquarters will if the need arises designate one of the Masters to exercise this authority and to coordinate the work of others regarding pollution prevention as well as to act as on-the-scene liaison officer with officers of the Coast Guard Ship Safety Branch.

7.3 Legal Agents for Prosecution Purposes

7.3.1. Department of Justice Regional offices have prosecutorial responsibilities and when the need arises for prosecutions or legal advice, contact should be made directly to the appropriate regional office listed below. Where prosecution action is required at a port or place within the area of jurisdiction of a regional office and at which regional office prosecutors do not act personally, that office will appoint a standing legal agent.

7.3.2 Department of Justice Offices

ALBERTA

Edmonton Regional Office
Room 928, Royal Trust Tower
Edmonton Centre
Edmonton, Alta T5J 2Z2
Tel: (403) 495-2970
Fax: (403) 495-2964

NOVA SCOTIA, NEW BRUNSWICK, P.E.I. AND NEWFOUNDLAND

Halifax Regional Office
Royal Bank Bldg.,
5161 George St., 4th Floor,
Halifax, NS B3J 1M7
Tel: (902) 426-7592

PROVINCE OF QUEBEC

Montreal Regional Office
Guy Favreau Complex
200 René Levesque West
East Tower, 9th Floor
Montreal, Quebec H2Z 1X4
Tel: (514) 283-4972
Fax: (514) 283-9690

7.2.3 Lorsque plusieurs navires de la Garde côtière de la même catégorie se trouvent sur le lieu de l'incident et que les capitaines sont tous en droit d'exercer leurs fonctions de FCPP, l'Administration centrale désignera, si besoin est, l'un d'entre eux afin qu'il exerce son autorité sur les autres et coordonne leur travail en matière de prévention de la pollution, en même temps qu'il remplira les fonctions d'officier de liaison avec les officiers de la Direction de la sécurité des navires de la Garde côtière.

7.3 Représentants juridiques en vue de poursuites

7.3.1 Les bureaux régionaux du ministère de la Justice sont responsables des poursuites et, si le besoin de poursuites ou de conseils juridiques se fait sentir, il faudrait communiquer directement avec le bureau régional compétent indiqué dans la liste qui suit. Lorsqu'il faut engager des poursuites dans un port ou à un endroit du ressort d'un bureau régional dont les procureurs n'interviennent pas personnellement, ce bureau nommera un représentant juridique permanent.

7.3.2 Bureau du ministère de la Justice

Alberta

Bureau régional d'Edmonton
Room 928, Royal Trust Tower
Edmonton Centre
Edmonton, Alta T5J 2Z2
Tél. : (403) 495-2970
Fac-sim. (403) 495-2964

Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick, Î.-P.-É. et Terre-Neuve

Bureau régional de Halifax
Royal Bank Bldg.,
5161 George St., 4th Floor,
Halifax, NS B3J 1M7
Tél. : 426-7592

Province de Québec

Bureau régional de Montréal
Complexe Guy Favreau
200, René Levesque ouest
Tour Est, 9^e étage
Montréal, Qc H2Z 1X4
Tél. : (514) 283-4972
Fac-sim. (514) 283-9690

SASKATCHEWAN

Saskatoon Regional Office
7th Floor, Churchill Bldg.,
229 4th Ave S
Saskatoon, Sask S7K 4K3
Tel: (306) 975-4756
Fax: (306) 975-5013

TORONTO AND SOUTHERN ONTARIO

Toronto Regional Office
2 First Canadian Place
Suite 3400, Box 36
Toronto, Ontario M5X 1K6
Tel: (416) 973-3102
Fax: (416) 973-3004

BRITISH COLUMBIA

Vancouver Regional Office
Royal Centre
2800-1055 West Georgia St.
Vancouver, BC V6E 3P9
Tel: (604) 666-0131

YUKON

Whitehorse Regional Office
#200-300 Main St.
Whitehorse, YT Y1A 2B5
Tel: (403) 667-8107
Fax: (403) 667-3979

MANITOBA AND KENORA, ONTARIO

Winnipeg Regional Office
Suite 301
310 Broadway Avenue
Winnipeg, Manitoba R3C 0S6
Tel: (204) 983-2345
Fax: (204) 983-5434

NORTHWEST TERRITORIES

Yellowknife Regional Office
Joe Tobie Bldg.
5020-48th Street
Yellowknife, NWT X1A 1N3
Tel: (403) 920-8564
Fax: (403) 920-4022

Saskatchewan

Bureau régional de Saskatoon
7e étage, Imm. Churchill,
229 4th Ave S
Saskatoon, Sask S7K 4K3
Tél. : (306) 975-4761
Fac-sim. (306) 975-5013

Toronto et sud de l'Ontario

Bureau régional de Toronto
2 First Canadian Place
Pièce 3400, CP 36, Tour Exchange
Toronto, Ontario M5X 1K6
Tél. : (416) 973-3102
Fac-sim. (416) 973-3004

Colombie-Britannique

Bureau régional de Vancouver
Royal Centre
2800-1055 West Georgia St.
Vancouver, BC V6E 3P9
Tél. : (604) 666-0131

Yukon

Bureau régional de Whitehorse
#200-300 rue Main
Whitehorse, YT Y1A 2B5
Tél. : (403) 667-8107
Fac-sim. (403) 667-3979

Manitoba et Kenora, Ontario

Bureau régional de Winnipeg
Suite 301
310 Broadway Avenue
Winnipeg, Manitoba R3C 0S6
Tél. : (204) 983-2345
Fac-sim. (204) 983-5434

Territoires du Nord-Ouest

Bureau régional de Yellowknife
Imm. Joe Tobie
5020-48e rue
Yellowknife (TN-O) X1A 1N3
Tél. : (403) 920-8564
Fac-sim. (403) 920-4022

7.4 Oil and Toxic Material Spill**Regional Directors Emergency Operations (RMEO)**

In the event of a spill, or a potential spill, the RMEO should be contacted as quickly as possible and apprised of the situation.

MARITIMES

M. Grebler,
Canadian Coast Guard,
P.O. Box 1000,
DARTMOUTH, N.S.
B2Y 3Z8

Tel. (902) 426-3699
Fax. (902) 426-4828

NEWFOUNDLAND

Mr. W. Ryan,
Canadian Coast Guard,
P.O. Box 1300,
ST. JOHN'S, NFLD. A1C 6H8

Tel. (709) 772-5171
Fax. (709) 772-4066

WESTERN

Mr. C. Hendry,
Canadian Coast Guard,
10th Floor, 100 Park Royal,
WEST VANCOUVER, B.C. V7T 1A2

Tel. (604) 666-1005
Fax. (604) 922-2512

CENTRAL (INCLUDING HUDSON BAY SOUTH OF 60°)

Mr. Ross MacDonald,
Canadian Coast Guard,
201 N. Front St.,
SARNIA, Ontario N7T 8B1

Tel. (519) 383-1950
Fax. (519) 383-1991

7.4 Déversement d'hydrocarbures et de matières toxiques - Directeurs régionaux - Opérations d'urgence (RMEO)

En cas de déversement, ou de risque de déversement, il faudrait communiquer le plus rapidement possible avec le RMEO et l'informer de la situation.

MARITIMES

M. Grebler,
Garde côtière canadienne,
P.O. Box 1000,
DARTMOUTH, N.S.
B2Y 3Z8

Tél. (902) 426-3699
Fac-sim. (902) 426-4828

TERRE-NEUVE

M. W. Ryan
Garde côtière canadienne,
P.O. Box 1300,
ST. JOHN'S, NFLD. A1C 6H8

Tél. (709) 772-5171
Fac-sim. (709) 772-4066

OUEST

M. C. Hendry,
Garde côtière canadienne,
10th Floor, 100 Park Royal,
WEST VANCOUVER, B.C. V7T 1A2

Tél. (604) 666-1005
Fac-sim. (604) 922-2512

CENTRE (Y COMPRIS BAIE D'HUDSON AU SUD DE 60°)

M. Ross MacDonald,
Garde côtière canadienne,
201 N. Front St.,
SARNIA, Ontario N7T 8B1

Tél. (519) 383-1950
Fac-sim. (519) 383-1991

LAURENTIAN

M. André Audet,
Garde côtière canadienne,
Case Postale 2055,
Québec Terminus, QUÉBEC
G1K 7M9

Tel. (418) 648-5622
Fax. (418) 648-4003

NORTHERN

Mr. K. Smith,
Emergency Operations, Coast Guard Northern,
Canada Building,
Minto Place,
OTTAWA, Ont. K1A 0N7

Tel. (613) 990-5287
Fax. (613) 995-4700

LAURENTIDES

M. André Leduc,
Garde côtière canadienne,
Case postale 2055,
Terminus de Québec, QUÉBEC
G1K 7M9

Tél. (418) 648-5622
Fac-sim. (418) 648-4003

NORD

M. K. Smith,
Urgences opérationnelles, Garde côtière - Nord
Canada Building,
Minto Place,
OTTAWA, Ont. K1A 0N7

Tél. (613) 990-5287
Fac-sim. (613) 995-4700

7.5 Analysts under the CSA

7.5.1 The following analysts have been appointed pursuant to section 661 of the CSA:

Harry Baikowitz, Steve Bodzay, André Dumouchel,
Ghislain Duquette, John Robertson
Technitrol Eco Inc.
121 Boul. Hymus
Point Claire, Québec H9R 1E6
Tel: (514) 697-3273

Suzanne Coulombe, Yves Lachance, Sylvain
Savard
Centre de recherche industrielle du Québec (CRIQ)
333, rue Franquet
C.P. 9038
Sainte-Foy (Québec) G1V 4C7
Tel: (418) 659-1550

Barbara J. Kovensky
Technitrol Enterprise Inc.
637 Petrolia Road
Downsview, Ont. M3J 2X8
Tel: (416) 665-2134

7.5 Analystes nommés en vertu de la LMMC

7.5.1 Les analystes suivants ont été nommés en vertu de l'article 661 de la LMMC :

Harry Baikowitz, Steve Bodzay, André Dumouchel,
Ghislain Duquette, John Robertson
Technitrol Eco Inc.
121 boul. Hymus
Pointe Claire, Québec H9R 1E6
(Tél. : (514) 697-3273)

Suzanne Coulombe, Yves Lachance, Sylvain
Savard
Centre de recherche industrielle du Québec (CRIQ)
333, rue Franquet
C.P. 9038
Sainte-Foy (Québec) G1V 4C7
(Tél. : (418) 659-1550)

Barbara J. Kovensky
Technitrol Enterprise Inc.
637 Petrolia Road
Downsview, Ont. M3J 2X8
(Tel. : (416) 665-2134)

Kirby Pak Hom, Peter Jones, Yvonne Jones, John
Lathey, Janet Mills, Willson Moody, Joseph
Osborne, Mira Petranovic, Vincent Taguchi
Ontario Ministry of the Environment
Box 213
Rexdale, Ont. M9W 4L1
Tel: (416) 235-5743

Alexander Beveridge
R.C.M.P.
Forensic Laboratory Vancouver
5201 Heather St.
Vancouver, B.C. V5Z 3L7
Tel: (604) 666-3686

John Englar, Richard Strub, Ronald Leary,
Jezdimir Ted Rankovic, Celia Chen, Bradley
Spencer
Environment Canada
Environmental Protection
Laboratory Services
4195 Marine Dr.
West Vancouver, B.C. V7V 1N8
Tel: (604) 926-7791

Richard J. Palczynski
P. Lain & Assoc. Ltd.
5439 Cogswell Street
Halifax, N.S. B3J 1R1
Tel: (902) 423-8197

Clive MacGregor, Michael Fraser, Ian MacLeod
Seatech Investigation Services Ltd.
1127 Barrington St., Suite 17
P.O. Box 2161 Station M
Halifax, N.S. B3J 3C4
Tel: (902) 423-5296

Peter Hennigar
Laboratory Division
Environment Canada
Bedford Institute of Oceanography
P.O. Box 1006
Dartmouth, N.S. B2Y 4A2

Arthur M. Cook
Environmental Protection
Environment Canada
P.O. Box 5037
St. John's, Nfld. A1C 5V3

Kirby Pak Hom, Peter Jones, Yvonne Jones, John
Lathey, Janet Mills, Willson Moody, Joseph
Osborne, Mira Petranovic, Vincent Taguchi,
Ontario Ministry of the Environment
Box 213
Rexdale, Ontario M9W 4L1
(Tél. : (416) 235-5743)

Alexander Beveridge
R.C.M.P.
Forensic Laboratory Vancouver
5201 Heather St.
Vancouver, B.C. V5Z 3L7
(Tél. : (604) 666-3686)

John Englar, Richard Strub, Ronald Leary,
Jezdimir Ted Rankovic, Celia Chen, Bradley
Spencer
Environment Canada
Environmental Protection
Laboratory Services
4195 Marine Dr.
West Vancouver, B.C. V7V 1N8
(Tél. : (604) 926-7791)

Richard J. Palczynski
P. Lain & Assoc. Ltd.
5439 Cogswell Street
Halifax, N.S. B3J 1R1
(Tél.: (902) 423-8197)

Clive MacGregor, Michael Fraser, Ian MacLeod
Seatech Investigation Services Ltd.
1127 Barrington St., Suite 17
P.O. Box 2161 Station M
Halifax, N.S. B3J 3C4
(Tél. : (902) 423-5296)

Peter Hennigar
Laboratory Division
Environment Canada
Bedford Institute of Oceanography
P.O. Box 1006
Dartmouth, N.S. B2Y 4A2

Arthur M. Cook
Environmental Protection
Environment Canada
P.O. Box 5037
St. John's, Nfld. A1C 5V3

7.6 Analysts under the AWPPA

7.6.1 For the purposes of the AWPPA, an analyst is a person designated as an analyst under the *Canada Water Act* or the *Northern Inland Waters Act*. In the absence of approved laboratories, Environment Canada laboratories are acceptable. An analyst appointed under the CSA may also be used but, as indicated in 5.1.8(r), the analyst may have to appear in court. The following is a list of Environment Canada laboratories:

N.B. Bermingham
Chief, Anal. & Ecotoxicology Eval.
Saint-Lawrence Centre-Laboratories
1001 Pierre-Dupuy Street
Longueuil, Quebec
J4K 1A1
Tel. 514-928-4225
Fax 514-928-4264

G. Brun
Regional Head
Monitoring & Evaluation Branch
Environment Canada
310 Baig Blvd.
Moncton, New Brunswick
E1E 1E1
Tel. 506-851-7840
Fax 506-851-6608

R. Orr
Head, Data and Analytical Services
C&P, Western Regional Office
Environment Canada
Twin Atria No.2
No. 201, 4999-98 Avenue
Edmonton, Alberta
T6B 2X3
Tel. 403-435-7216
Fax 403-435-7268

R. Turle
A/Chief, Chemistry Division
River Road Environmental
Technology Centre
3439 River Road South
Gloucester, Ontario
K1A 0H3
Tel. 613-998-8559
Fax 613-998-0004

7.6 Analystes nommés en vertu de la LPPEA

7.6.1 Aux fins de la LPPEA, un analyste est une personne désignée en tant que tel par la *Loi sur les ressources en eau du Canada* ou la *Loi sur les eaux intérieures du Nord*. En l'absence de laboratoires approuvés, les laboratoires d'Environnement Canada conviennent. On peut faire appel aux services d'un analyste nommé sous le régime de la LMMC, mais, comme la disposition 5.1.8r) l'indique, il se peut que cet analyste soit tenu de se présenter à la cour. Voici une liste des laboratoires d'Environnement Canada :

N.B. Bermingham
Chef, Analyse et évaluation écotoxicologique
Laboratoires du Centre Saint-Laurent
1001, rue Pierre-Dupuy
Longueuil (Qc)
J4K 1A1
Téléph. (514) 928-4225
Téléco. (514) 928-4264

G. Brun
Chef régional
Direction de la surveillance et de l'évaluation
Environnement Canada
310, boul. Baig
Moncton (N.-B.)
E1E 1E1
Téléph. (506) 851-7840
Téléco. (506) 851-6608

R. Orr
Chef, Services des données et de l'analyse
C&P, Bureau régional de l'Ouest
Environnement Canada
Twin Atria No.2
No. 201, 4999-98 Avenue
Edmonton (Alberta)
T6B 2X3
Téléph. (403) 435-7216
Téléco. (403) 435-7268

R. Turle
Chef int., Division de chimie
Centre de technologie environnementale de River Road
3439, chemin River Road sud
Gloucester (Ontario)
K1A 0H3
Téléph. (613) 998-8559
Téléco. (613) 998-0004

P. Fowlie
Chief
Laboratory Division
Wastewater Technology Centre
P.O. Box 5050
867 Lakeshore Road
Burlington, Ontario
L7R 4A6
Tel. 416-336-4633
Fax 416-336-4765

P. Kluckner
Director
West Vancouver Laboratory
C&P, Pacific and Yukon Region
4195 Marine Drive
West Vancouver, B.C.
V7V 1N8
Tel. 604-666-6767
Fax 604-666-4895

B. Wakeford
A/Head, Laboratory Services
Wildlife Toxicology & Survey Branch
Canadian Wildlife Services/NWRC
100 Gamelin Blvd.
Hull, Quebec
K1A 0H3
Tel. 613-997-1412
Fax 819-953-6612

R. Vezeau
Division Chief
Analytical Services
Saint-Lawrence Centre - Laboratories
1001 Pierre-Dupuy Street
Longueuil, Quebec
J4K 1A1
Tel. 514-928-4263
Fax 514-928-4264

K. Hamilton
Regional Director
Environmental Protection
15th Floor, Queen Square
45 Alderney Drive
Dartmouth, Nova Scotia
B2Y 2N6
Tel. 902-426-3593
Fax 902-426-4352

P. Fowlie
Chef
Division des laboratoires
Centre des techniques des eaux usées
C.P. 5050
867, chemin Lakeshore
Burlington (Ont.)
L7R 4A6
Téléph. (416) 336-4633
Téléco. (416) 336-4765

P. Kluckner
Directeur
Laboratoires de West Vancouver C&P, Région du
Pacifique et du Yukon
4195 Marine Drive
West Vancouver (C.-B.)
V7V 1N8
Téléph. (604) 666-6767
Téléco. (604) 666-4895

B. Wakeford
Chef int., Services de laboratoire
Direction de la toxicologie faunique et de l'évaluation
Service canadien de la faune/CNRF
100, boul. Gamelin
Hull (Qc)
K1A 0H3
Téléph. (613) 997-1412
Téléco. (819) 953-6612

R. Vezeau
Chef de division
Services analytiques
Laboratoires du Centre Saint-Laurent
1001, rue Pierre-Dupuy
Longueuil (Qc)
J4K 1A1
Téléph. (514) 928-4263
Téléco. (514) 928-4264

K. Hamilton
Directeur régional
Protection de l'environnement
15th Floor, Queen Square
45 Alderney Drive
Dartmouth (N.-E.)
B2Y 2N6
Téléph. (902) 426-3593
Téléco. (902) 426-4352

PART 8

CASE HISTORIES

8.1 General

8.1.1 The following case histories are intended to provide the PPO with typical cases that may be encountered and to demonstrate problems and successful methods of investigation.

It should be noted that all the CSA cases shown occurred before Canada's accession to MARPOL.

8.2.1 Case No. 1 - M.V. "BAHIA de COCHINOS"

- Saint John, N.B. - 9th March, 1987.
- Cuban Registered General Cargo Vessel

A report of a light oil slick in the harbour was received by the Ship Safety Branch from the Master, C.C.G.S. "Thomas Carleton". The investigating surveyor noted an oil slick along the eastern shore of the harbour, running in a north to south direction between Pugsley wharf and the Canadian Coast Guard base. Persistent oil was noted along the port and starboard waterline of the "Bahia de Cochinos", which lay to the northern end of the wharf. Two other vessels moored south of the accused vessel were free of oil marks along their waterlines. The surveyor boarded the "Bahia de Cochinos" and was directed to the chief engineer. A visit to the engine room indicated that housekeeping was rather lax and many leaks of oil and water were noted.

Questioning of the chief engineer disclosed that the method of handling the excessive quantity of bilge water collecting in the engine room bilges, was to allow it to flow over the coaming of a

PARTIE 8

JURISPRUDENCE

8.1 Généralités

8.1.1 Les affaires qui suivent sont exposées afin de montrer au FCPP des cas typiques qu'il est susceptible de rencontrer et de démontrer des problèmes ainsi que des méthodes d'enquête qui ont bien réussi.

Il faudrait noter que toutes les affaires exposées, introduites en vertu de la LMMC, se sont produites avant que le Canada ne devienne partie à MARPOL.

8.2.1 Affaire n° 1 - N.M. "BAHIA de COCHINOS"

- Saint John, N.-B. - 9 mars 1987.
- Transporteur de marchandises générales immatriculé à Cuba

Le capitaine du n.g.c.c. "Thomas Carleton" signale à la Sécurité des navires la présence d'une petite nappe d'hydrocarbures dans le port. L'expert chargé de l'enquête remarque la présence d'une nappe d'hydrocarbures le long de la côte est du port, qui s'étend du nord au sud entre le quai Pugsley et la base de la Garde côtière canadienne. On remarque la présence d'hydrocarbures persistents le long de la flottaison à bâbord et à tribord du "Bahia de Cochinos", qui se trouve à l'extrémité nord du quai. Deux autres navires amarrés au sud du navire en cause ne portent pas de traces d'hydrocarbures à la flottaison. L'expert monte à bord du "Bahia de Cochinos" et est dirigé vers le chef mécanicien. Une visite à la salle des machines lui permet de constater que les soins du ménage laissent à désirer et il remarque de nombreuses fuites d'hydrocarbure et d'eau.

En questionnant le chef mécanicien, on découvre que la méthode utilisée pour traiter la quantité excessive d'eau de cale qui s'accumule dans les fonds de la salle des

watertight door into the shaft tunnel space. The oily mixture collected in the tunnel space was then pumped into the oily bilge tanks (port and starboard deep wing tanks) for disposal to shore reception facilities when the vessel returned to Cuba. Thus, there remained the need to continually dispose of the water which collected in the engine room bilges. It is believed that the engine room bilges were pumped overboard whenever the amount of water therein became excessive. Unless extremely careful attention was paid to this type of operation, there is a very distinct possibility of oil being released into the harbour.

While it was never proven that the general service pump was used to pump the engine room bilges, the bilge pump being inoperative, samples obtained from the harbour and the engine room bilges were analyzed and identified as coming from the same source.

Samples taken from the two ships to the south of the suspected vessel proved to be incompatible with the sample from the harbour. The counsel for the "Bahia de Cochinos" pleaded guilty to the charge but managed to convince the court that the circumstances warranted only a minimal fine of \$400.00.

Observations

This case provides an example where a thorough investigation, including the taking of samples, provided the Crown Counsel with a sufficiently strong case, despite the fact it was never proven exactly how the oil was discharged, that a guilty plea was obtained.

This case also demonstrates that it is important for the PPO to properly prepare the Crown Counsel; because the Crown Counsel did not refute the ship's counsel's arguments for a minimal fine, only a minimal fine was received.

machines consiste à la laisser couler sur le seuil d'une porte étanche jusque dans le tunnel. Le mélange d'hydrocarbures qui s'accumule dans le tunnel est alors refoulé dans les citernes prévues à cette fin (deep-tanks latéraux à bâbord et tribord) pour être évacué dans des installations de réception côtières à Cuba. Il faut donc évacuer continuellement l'eau qui s'accumule dans les fonds de la salle des machines. On croit que le contenu de ces fonds est refoulé par-dessus bord chaque fois que la quantité d'eau devient excessive. Sauf si l'on prend beaucoup de soins pour ce type d'opération, il est très possible que des hydrocarbures soient rejetés dans le port.

Même si l'on ne peut prouver que la pompe générale de service est utilisée pour assécher les fonds de la salle des machines, la pompe de cale ne pouvant pas fonctionner, une analyse des échantillons prélevés dans le port et dans les fonds de la salle des machines permet de démontrer qu'ils proviennent de la même source.

Les échantillons prélevés à bord des deux navires au sud du navire en cause s'avèrent incompatibles avec l'échantillon prélevé dans le port. L'avocat du "Bahia de Cochinos" plaide coupable, mais réussit à convaincre la cour que les circonstances justifient l'imposition d'une amende minimale de 400\$ seulement.

Observations

Cette affaire montre comment une enquête approfondie, incluant le prélèvement d'échantillons, a fourni au procureur du ministère public un argument suffisamment solide, malgré le fait qu'on n'ait jamais prouvé exactement comment les hydrocarbures avaient été rejetés, pour obtenir un aveu de culpabilité.

Cette affaire montre également qu'il est important que le FCPP prépare bien le procureur du ministère public; comme ce dernier n'a pas réfuté le plaidoyer de l'avocat du navire en faveur d'une amende minimale, une amende minimale seulement a été reçue.

8.2.2 Case No. 2 - M.V. "B.C.M. Atlantic"

- Canadian Registered Deep Sea Trawler.
- Country Harbour, N.S. - May 20, 1987

The crew of a Canadian Forces aircraft, which was proceeding to a patrol station off the coast of Nova Scotia noted an oil slick which appeared to originate from the "B.C.M. Atlantic". This vessel was moored to a wharf in Country Harbour, Guysborough Co, N.S.

Photographs were taken and a pollution report made to the Coast Guard Traffic Centre. A Ship Safety surveyor was sent to investigate and on arrival at the scene, noted oil on the harbour surface around the ship but being carried to the sea by the tidal flow.

On boarding the vessel, he noted that numerous oil leaks from hydraulic hoses, fittings and machinery made safe footing precarious. Subsequently he was informed that a hydraulic hose had failed, releasing an additional quantity of oil onto the deck.

However, personnel of the ship stated that no oil flowed off the deck. Streaks down the ship's side contradicted this assertion.

The visible evidence supported an opinion of poor housekeeping and maintenance, therefore charges were laid under the *Oil Pollution Prevention Regulations*. The counsel for the accused pleaded guilty as charged. A fine of \$1,000.00 was levied in Provincial Court, Port Hawkesbury, N.S. on October 19, 1987.

Observations

This case demonstrates how photographic evidence collected by a Canadian Forces aircraft and a follow-up investigation by Coast Guard can provide sufficient evidence to elicit a guilty plea from the polluter.

8.2.2 Affaire n° 2 - N.M. "B.C.M. Atlantic"

- Chalutier de grande pêche immatriculé au Canada
- Country Harbour, N.-É. - 20 mai 1987

L'équipage d'un aéronef des Forces canadiennes, à destination d'une station de patrouille au large de la côte de la Nouvelle-Écosse, remarque une nappe d'hydrocarbures qui semble provenir du "B.C.M. Atlantic", navire amarré à un quai à Country Harbour, Guysborough Co, N.-É.

Des photos sont prises et un rapport d'incident de pollution est envoyé au centre de trafic de la Garde côtière. Un expert de la Sécurité des navires est envoyé sur les lieux pour mener une enquête et, à son arrivée, il remarque à la surface de l'eau, autour du navire, la présence d'hydrocarbures que le courant de marée transporte vers la mer.

Une fois à bord du navire, il constate que la surface du pont est glissante et remarque de nombreuses fuites d'huile dans les boyaux, raccords et machines du système hydraulique. On l'informe par la suite qu'un boyau du système hydraulique s'est brisé, laissant échapper une quantité supplémentaire d'huile sur le pont.

Toutefois, le personnel du navire déclare que l'huile n'a pas coulé dans l'eau. La présence de filets d'huile sur la muraille du navire contredit cette affirmation.

Comme il est évident que la propreté et l'entretien laissent à désirer, on porte plainte en vertu du *Règlement sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures*. L'avocat de la défense plaide coupable. Une amende de 1 000\$ est imposée par la cour provinciale, Port Hawkesbury, N.-É., le 19 octobre 1987.

Observations

Cette affaire montre comment des photos prises par un aéronef des Forces canadiennes et une enquête complémentaire menée par la Garde côtière peuvent fournir une preuve suffisante pour obtenir du responsable de la pollution un aveu de culpabilité.

8.2.3 Case No. 3 - M.V. "Cielo de Salerno"

- Italian Registered Tanker
- Saint John, N.B. (Courtney Bay)
- April 14, 1986.

In the early hours of April 14, 1986, operators at the Irving Oil Terminal at Courtney Bay reported an extensive oil slick on the surface of the waters.

A marine surveyor of the Ship Safety Branch arrived at the terminal at approximately 0800 hours and spoke to the terminal staff. He was informed that upon smelling oil fumes at approximately 0700 hours, they had inspected the waters of Courtney Bay in the vicinity of No's 2 and 3 loading docks. Heavy concentrations of oil and oil emulsion were noted on the water. The "Cielo de Salerno" was berthed at No. 2 loading dock.

The surveyor then boarded the "Cielo de Salerno", saw no evidence of an oil spill on the vessel's deck but the pollution in the harbour was very obvious.

The vessel's Master was asked if he and/or his crew were aware of the pollution in the harbour and if so, whether or not it came from his vessel. The Master replied that his crew had noticed "foam" on the water around the time of daybreak.

The engine room was inspected but there was no evidence of it having been the origin of the spill.

Discussions with the 1st Officer and Master led the surveyor to suspect the segregated ballast tanks as being the source. After much discussion with the Master, it was decided that the double bottom tanks, which were part of the segregated ballast system, be opened for inspection.

Subsequent inspection revealed that cargo oil had leaked into No. 1 double bottom ballast tank. It was eventually determined that the cargo oil in #1 double bottom ballast tank had escaped through a hole in the 12" filling line to #2 centre cargo tank, where it passed through the double bottom tank.

8.2.3 Affaire n° 3 - N.M. "Cielo de Salerno"

- Navire-citerne immatriculé en Italie
- Saint John, N.-B. (Courtney Bay)
- 14 avril 1986.

À l'aube du 14 avril 1986, les opérateurs du terminal de la Irving Oil à Courtney Bay signalent une grande nappe d'hydrocarbures à la surface de l'eau.

Un expert maritime de la Direction de la sécurité des navires arrive au terminal vers 8 h et parle au personnel du terminal. On l'informe qu'ayant senti des vapeurs d'hydrocarbures vers 7 h, on a inspecté l'eau de Courtney Bay à proximité des quais de chargement n°2 et n° 3. On remarque de fortes concentrations d'hydrocarbures et d'émulsion de type huileux à la surface de l'eau. Le "Cielo de Salerno" est accosté au quai de chargement n° 2.

L'expert monte alors à bord du "Cielo de Salerno", ne voit pas de preuve de déversement d'hydrocarbures sur le pont du navire, mais la pollution dans le port est très évidente.

On demande au capitaine du navire si lui-même et (ou) son équipage sont au courant de la pollution dans le port et, dans l'affirmative, si cette pollution est causée ou non par le navire. Le capitaine répond que son équipage a remarqué la présence de "mousse" sur l'eau au lever du jour.

On inspecte la salle des machines, mais on n'y trouve pas de preuve indiquant qu'elle est à l'origine du déversement.

Des discussions avec le second capitaine et le capitaine amènent l'expert maritime à penser que les citernes à ballast séparé sont peut-être la source du déversement. Après discussion avec le capitaine, on décide d'ouvrir les compartiments du double-fond, qui font partie du système de ballast séparé, pour les inspecter.

L'inspection qui suit révèle que de l'huile de la citerne à cargaison a fui dans le compartiment du double-fond n°1. On détermine en fin de compte que l'huile accumulée dans le compartiment du double-fond n° 1 s'est échappée par un trou dans le tuyau de remplissage de 12" du réservoir de cargaison central #2, puis est passée à travers le compartiment du double-fond.

A clamp was placed over the defect, the ship completed its loading and departed Saint John, N.B.

Legal action resulted in a fine of \$1,000.00 being levied against the ship.

Observations

This case demonstrates how determining the source of a pollution incident may require thoroughness and persistence by the investigating surveyor; a less exhaustive investigation would not have led to the conviction of the ship and would have resulted in the further pollution of the sea.

8.2.4 Case No. 4 - AWPPA - Le Chene No. 1

- Canadian registered oil tanker
- Hall Beach, N.W.T.
- Sept. 9, 1985

In Sept. 1985 the Canadian tanker "Le Chene No. 1" was under charter by the CCG as part of the Arctic Sealift Operation. The tanker was moored approximately 485 m from the end of the pier at Hall Beach, NWT to discharge 3 kinds of fuel to onshore tanks at the local DEW Line station. The fuel was being discharged using 2 floating cargo hoses.

Shortly after midnight on Sept. 9 pumping of Mogas from the ship was switched to Jet-B fuel in one of the hoses. When the DEW Line POL (Petroleum Oil Lubricants) Officer who was monitoring the operation onshore determined Jet-B fuel was arriving at the Mogas shore tank, he switched to the Jet-B fuel tank. At 01:00 assuming the Jet-B fuel was starting to flow into the tank, the POL Officer left to check on the other tank being filled from the ship; this tank was situated approximately 1.5 km away.

When the POL Officer returned to the Jet-B fuel tank at 01:45 he noticed that no fuel appeared to be entering the tank. He contacted the ship and was told they had stopped the pump for a few minutes but the Jet-B was pumping and the ship's gauges indicated the pressure in the line was normal. When the POL Officer checked the hose on the beach it was flat and he noticed it had come

On place un collier sur le trou, le navire termine son chargement et quitte Saint John, N.-B.

À l'issue des poursuites judiciaires, une amende de 1 000\$ est imposée au navire.

Observations

Cette affaire montre comment un expert maritime chargé d'une enquête doit parfois être minutieux et opiniâtre s'il veut trouver la source d'un incident de pollution; s'il avait mené une enquête moins exhaustive, le navire n'aurait pas pu être condamné et aurait continué à polluer la mer.

8.2.4 Affaire n° 4 - LPPEA - "Le Chêne n° 1"

- Pétrolier immatriculé au Canada
- Hall Beach, T. N.-O.
- 9 sept. 1985

En septembre 1985, le pétrolier canadien "Le Chêne n° 1", affrété par la GCC dans le cadre de l'opération de ravitaillement dans l'Arctique, est amarré à environ 485 m de l'extrémité du quai à Hall Beach, T. N.-O., où il décharge 3 genres de combustible dans des citernes à terre à la station locale du réseau DEW. On se sert de 2 flexibles de cargaison flottants pour décharger le combustible.

Peu après minuit le 9 septembre, on cesse de pomper l'essence automobile pour pomper le Jet-B fuel. Lorsque l'officier POL (produits pétroliers) du réseau DEW qui surveille l'opération à terre constate que le Jet-B fuel arrive au réservoir d'essence automobile à terre, il le dirige vers le réservoir de Jet-B fuel. À 1 h, croyant que le Jet-B fuel commence à couler dans le réservoir, l'officier POL va vérifier l'autre réservoir que le navire est en train de remplir; ce réservoir se trouve à environ 1,5 km plus loin.

Lorsque l'officier POL retourne au réservoir de Jet-B fuel à 1 h 45, il constate qu'il ne semble pas couler de combustible dans le réservoir. Il communique avec le navire qui l'informe qu'il a arrêté la pompe pour quelques minutes, mais le Jet-B fuel circule dans le flexible et les manomètres du navire indiquent que la pression dans le flexible est normale. Lorsque l'officier POL vérifie le flexible sur la plage, il constate que ce dernier est plat et qu'il s'est séparé dans

apart in the water near the shore. He informed the ship and pumping stopped at 01:55. It was estimated that about 87 cubic metres of Jet-B fuel were pumped into the sea over the 1 hour when the break in the hose was not noticed.

It is common practice for ship's personnel to patrol the floating hoses in a small workboat; this was not, however, done in this case as it was a cold dark night. The CG Beachmaster would also normally be present for the unloading operation but was resting after 4 days of monitoring the unloading of the "Le Chene No. 1" and 2 other ships.

At 02:00 the CG Beachmaster and the DEW Line Station Supervisor were informed of the incident by the POL Officer. The Station Supervisor subsequently informed the Dept. of Environment, GNWT, Yellowknife.

The CG Beachmaster immediately radioed the captain of the "Le Chene No. 1" and asked him to call the CG Area Superintendent at Igloolik and to report to the necessary people including Nordreg.

The ship's 1st Officer retrieved the broken hose and drained the fuel in it back into the ship's tank.

At 06:00 the CG Beachmaster noted the spill was moving off-shore and had not contaminated the beach.

At 07:15 the tanker's captain contacted the CG Area Superintendent and later advised Nordreg. By 10:30 the CG Area Superintendent arrived at Hall Beach by helicopter from the Sir John Franklin. Two slicks were observed about 1 mile from the tanker drifting seaward. Later when the CG Area Superintendent walked the beach 1 mile in either direction from the pier, there was no sign of Jet-B pollution. Because the Jet-B fuel was dispersing, no clean-up was required.

At 11:00 the CG Area Superintendent interviewed the captain and 1st Officer of the "Le Chene No. 1". On completion of these investigations a report was submitted to Ottawa in accordance with the DEW Line format.

l'eau près du rivage. Il informe le navire qui cesse le pompage à 1 h 55. On évalue à environ 87 m³ la quantité de Jet-B fuel rejetée dans la mer depuis le moment où le flexible se brise et celui où on s'en aperçoit, soit pendant une période d'une heure.

Le personnel de navire a l'habitude de surveiller les flexibles flottants au moyen d'un petit bateau de travail; toutefois, on ne l'a pas fait dans ce cas parce qu'il faisait noir et froid. En outre, normalement, le maître de plage de la GCC est présent durant l'opération de déchargement, mais il se reposait après avoir surveillé pendant 4 jours le déchargement du "Le Chêne n° 1" et de 2 autres navires.

À 2 h, l'officier POL informe de l'incident le maître de plage de la GCC et le superviseur de la station du réseau DEW. Le superviseur de la station informe ensuite le ministère de l'Environnement des T. N.-O. à Yellowknife.

Le maître de plage de la GCC communique immédiatement avec le capitaine du "Le Chêne n° 1" par radio et lui demande d'appeler le surintendant de zone à Igloolik et de faire rapport aux gens intéressés, notamment à Nordreg.

Le second capitaine du navire récupère le flexible brisé et le vide dans la citerne du navire.

À 6 h, le maître de plage remarque que le combustible déversé se déplace vers le large et qu'il n'a pas contaminé la plage.

À 7 h 15, le capitaine du pétrolier communique avec le surintendant de zone de la GCC puis informe par la suite Nordreg. À 10 h 30, le surintendant de zone de la GCC arrive à Hall Beach à bord d'un hélicoptère du Sir John Franklin. On observe à environ 1 mille du pétrolier deux nappes qui dérivent vers la mer. Plus tard, lorsque le surintendant de zone de la GCC parcourt la plage sur une distance de 1 mille de part et d'autre du quai, il ne voit aucun signe de pollution par le Jet-B. Comme le Jet-B fuel se disperse, aucune opération de nettoyage n'est nécessaire.

À 11 h, le surintendant de zone de la GCC interroge le capitaine et le second capitaine du "Le Chêne n°1". Après son enquête, il envoie à Ottawa un rapport conforme au modèle du réseau DEW.

As no clean-up was required and the ship posed no threat of further pollution, the ship was allowed to sail for Montreal where the investigation could be continued.

On Sept. 20 the CG PPO from Headquarters assigned to conduct the investigation interviewed the CG Area Superintendent. On Sept. 21 the investigating PPO boarded the "Le Chene No. 1" in Montreal, identified himself as a PPO, took written statements from the captain, 1st Officer and the pumpman, inspected and took photographs of the cargo hoses and the cargo area, and received the captain's permission to remove relevant pages of the Port Log Book, Oil Record Book, and records of hydraulic tests for cargo hoses in order to photocopy them.

The investigating PPO later interviewed the CG Beachmaster and received written reports from the CG Area Superintendent, the POL Officer and the CG Beachmaster. From the information collected the PPO was able to prepare a detailed brief for the Dept. of Justice counsel in Yellowknife, recommending that the ship be charged under the AWPPA. The crown counsel also interviewed a local witness who had seen the effects of the spill.

On Jan. 30, 1986, as a matter of administrative convenience, an information was laid in Yellowknife, NWT by an Environment Canada employee who was appointed as a PPO by the Dept. of Indian and Northern Affairs.

A guilty plea was entered by the counsel for the ship and a fine of \$14,000.00 was imposed.

Observations

In his Reasons for Judgment the judge noted that "the Statute falls in the category requiring Strict Liability, where it is not necessary to prove intent by the Defendant but where the doing of the prohibited act imports an offence unless the accused can prove that he took all reasonable care and had done all that he could have done in the circumstances to have avoided the prohibited act". In this case the judge considered that all reasonable care had not been taken and accepted the guilty plea.

Comme aucune opération de nettoyage n'est nécessaire et que le navire ne risque plus de polluer la mer, on donne au navire l'autorisation de se rendre à Montréal où l'on pourra continuer l'enquête.

Le 20 septembre, le FCPP de la GCC à l'Administration centrale désigné pour mener l'enquête interroge le surintendant de zone de la GCC. Le 21 septembre, le FCPP monte à bord du "Le Chêne n° 1" à Montréal, se présente, obtient des déclarations écrites du capitaine, du second capitaine et du pompiste, inspecte et photographie les flexibles de cargaison et la zone de cargaison et obtient du capitaine la permission de prendre les pages pertinentes du journal du port, du registre des hydrocarbures et des registres des épreuves hydrauliques des flexibles de cargaison afin de les photocopier.

Plus tard, le FCPP interroge le maître de plage de la GCC et obtient des rapports écrits du surintendant de zone de la GCC, de l'officier POL et du maître de plage de la GCC. Grâce à l'information recueillie, le FCPP peut rédiger un rapport détaillé pour le procureur du ministère de la Justice à Yellowknife, lui recommandant d'inculper le navire en vertu de la LPPEA. Le procureur du ministère public interroge également un témoin de la région qui a vu les effets du déversement.

Le 30 janvier 1986, pour faciliter les choses sur le plan administratif, une plainte est déposée à Yellowknife, T. N.-O. par un employé d'Environnement Canada nommé FCPP par le ministère des Affaires indiennes et du Nord.

L'avocat du navire plaide coupable et une amende de 14 000\$ est imposée.

Observations

Dans ses motifs de jugement, le juge fait remarquer que les lois tombent dans la catégorie exigeant une responsabilité objective où il n'est pas nécessaire de prouver l'intention du prévenu, mais où le fait de poser un acte interdit suppose une infraction, à moins que le prévenu puisse prouver qu'il a pris toutes les précautions raisonnables et fait tout ce qu'il pouvait dans les circonstances pour éviter l'acte interdit. Dans ce cas, le juge a jugé que toutes les précautions raisonnables n'avaient pas été prises et a accepté l'aveu de culpabilité.

8.2.5 Case No. 5 - M.V. "Armeria"

- Panamanian registered
- Gulf of St. Lawrence, Dec. 18, 1984

The crew of a Canadian Forces aircraft noted and photographed an oil slick which appeared to originate from the vessel 'Armeria'. The vessel was radioed and told to stop polluting. The reply from the vessel was that it didn't understand but shortly after the polluting stopped.

The vessel was later charged and pleaded not guilty. At the trial the vessel contended that it was not polluting but that it hit an oil slick. It was also noted that no sample was taken of the slick for analysis to prove whether or not the substance was a pollutant.

Expert witnesses were called by the crown counsel, including the pilot of a Transport Canada aircraft, a steamship inspector, and Mr. Hornstein, an expert in the appearance of oil films on water (Thickness and Appearance Relationship), to support the testimony by the crew of the aircraft. This was sufficient to convince the judge that the substance was in fact oil and that it was being discharged from the vessel. The 'Armeria' was found guilty and fined \$15,000 on November 1, 1985.

Observations

This case demonstrates how the use of expert witnesses can be instrumental in procuring a verdict of guilty. It is significant that the judge accepted the testimony by the crown witnesses that, based on personal observation or the pictures, they were certain an oily substance was being emitted from the stern of the 'Armeria'.

8.2.5 Affaire n° 5 - N.M. "Armeria"

- Immatriculé à Panama
- Golfe du Saint-Laurent, 18 déc. 1984

L'équipage d'un aéronef des Forces canadiennes remarque et photographie une nappe d'hydrocarbures qui semble provenir du navire "Armeria". On communique avec le navire par radio et on lui demande de cesser la pollution. Le navire répond qu'il ne comprend pas, mais peu de temps après, la pollution cesse.

Plus tard, le navire est inculqué et plaide non coupable. Au procès, le navire affirme qu'il ne pollue pas, mais qu'il est arrivé dans une nappe d'hydrocarbures. On fait également remarquer qu'on n'a pas prélevé d'échantillon de la nappe pour analyse afin de déterminer si la substance était ou non un polluant.

Le procureur du ministère public appelle des témoins experts, y compris le pilote d'un aéronef de Transports Canada, un inspecteur de navires à vapeur et M. Hornstein, un expert spécialisé dans l'apparence des films d'huile sur l'eau (rapport entre l'épaisseur et l'apparence), pour corroborer le témoignage de l'équipage de l'aéronef. Cela suffit pour convaincre le juge que la substance est bien un hydrocarbure et qu'elle est rejetée par le navire. L'"Armeria" est trouvée coupable et condamnée à une amende de 15 000\$ le 1^{er} novembre 1985.

Observations

Cette affaire démontre comment l'utilisation de témoins experts peut contribuer à obtenir un verdict de culpabilité. Il est significatif que le juge ait accepté le témoignage des témoins de la Couronne qui, en se fondant sur leurs observations personnelles ou sur les photos, certifiaient qu'une substance huileuse s'échappait de l'arrière de l'"Armeria".

8.2.6 Case No. 6 - M.V. "O.O.C.L. Europa"

The following is a copy of the brief to counsel prepared for the prosecution of the O.O.C.L. EUROPA which describes the events that took place and provides a good example of what should be included in a brief. In view of the evidence assembled the vessel pled guilty and was fined \$25,000.

BRIEF**OIL POLLUTION INVESTIGATION**

Information and complaint of James V.B. Lawson, Pollution Prevention Officer, Department of Transport, Dartmouth, in the County of Halifax, Province of Nova Scotia, for and on behalf of Her Majesty the Queen, hereinafter called the Informant.

The Informant says that he has reasonable and probable grounds to believe and does believe that the Motor Vessel O.O.C.L. Europa of Monrovia, Liberia on or about the 27th day of April, 1990, did unlawfully discharge a pollutant, to wit: oil or oily mixture into Fishing Zone 4 being Canadian waters south of the sixtieth parallel of north latitude in contravention of Section 5(b) of the *Oil Pollution Prevention Regulations*, SOR/71-495, and did thereby commit an offence contrary to Part XV Section 664 of the Revised Statutes of Canada 1985, Chapter 6, 3rd Supplement, of the *Canada Shipping Act*.

Investigated By

J.V.B. Lawson
Regional Pollution
Prevention Officer
Ship Safety
Canadian Coast Guard
Maritimes

24 May 1990

8.2.6 Affaire n° 6 - N.M. "O.O.C.L. Europa"

Voici une copie de la déclaration à l'avocat, préparée pour la poursuite du O.O.C.L. EUROPA, dans laquelle sont décrits les événements qui ont eu lieu; on y trouve un bon exemple de ce qui devrait être inclus dans une déclaration. Étant donné les preuves qui ont été réunies, le capitaine du navire a plaidé coupable et a été condamné à une amende de 25 000 \$.

DÉCLARATION**ENQUÊTE SUR UN ACCIDENT DE POLLUTION
PAR LES HYDROCARBURES**

Dénonciation et plainte de James V.B. Lawson, fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution, ministère des Transports, Dartmouth, comté d'Halifax, province de la Nouvelle-Écosse, pour Sa Majesté la Reine, ci-après le dénonciateur.

Le dénonciateur dit qu'il a des motifs raisonnables et probables de croire, et qu'il croit effectivement, que le ou vers le 27^e jour d'avril 1990, le navire à moteur O.O.C.L. Europa de Monrovia, Liberia, a rejeté illégalement un polluant, à savoir : des hydrocarbures ou un mélange d'hydrocarbures dans la zone de pêche canadienne 4, au sud du soixantième parallèle de latitude nord en violation de l'alinéa 5 b) du *Règlement sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures*, DORS/71-495, et a de ce fait commis une infraction à l'article 664 de la partie XV de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, Statuts révisés du Canada 1985, chapitre 6, 3^e supplément.

Enquête faite par

J.V.B. Lawson
Fonctionnaire régional chargé de la
prévention de la pollution
Sécurité des navires
Garde côtière canadienne
Maritimes

Le 24 mai 1990

SHIP:	O.O.C.L. EUROPA	NAVIRE :	O.O.C.L. EUROPA
CALL SIGN:	ELDK2	INDICATIF D'APPEL :	ELDK2
TYPE:	CONTAINER SHIP	TYPE :	PORTE-CONTENEURS
O.N.	7503	N.O. :	7503
FLAG:	LIBERIAN	PAVILLON :	LIBÉRIEN
PORT OF REGISTRY:	MONROVIA (LIBERIA)	PORT D'IMMATRICULATION :	MONROVIA (LIBERIA)
GRT:	28592	TJB :	28 592
NRT:	20354	TJN :	20 354
OWNER:	ATT SHIP MANAGEMENT ORIENT OVERSEAS CONTAINER INC. 31/F HARBOUR CENTRE 25 HARBOUR ROOM HONG KONG	PROPRIÉTAIRE :	ATT SHIP MANAGEMENT ORIENT OVERSEAS CONTAINER INC. 31/F HARBOUR CENTRE 25 HARBOUR ROOM HONG KONG
SHIP'S LEGAL AGENTS:	STEWART MCKELVEY STIRLING SCALES (BARRISTERS SOLICITORS)	MANDATAIRES DU NAVIRE :	STEWART MCKELVEY STIRLING SCALES (BARRISTERS SOLICITORS)

The M.V. O.O.C.L. Europa was first sighted by the aircrew of Canadian Forces Aircraft No. 140101 at 1629 Z (1329 local time) on April 27, 1990 while on a routine flight from C.F.B. Greenwood. At this time, photographs were taken as evidence to indicate that a discharge had taken place from the vessel while proceeding inside Canadian Fishing Zone (4) 200 mile limit.

Black and white photographs clearly show that the discharged substance formed a two mile long slick behind the O.O.C.L. Europa. However, aircrew statements suggest a blue slick trailing behind the vessel for 23 nautical miles long measuring 75 - 150 ft. wide.

During this time, the visibility was very good and the sea state (1) represented relatively calm conditions.

Aircrew statements and photographs are attached to this brief for review and consideration by Crown Council.

Le M.V. O.O.C.L. Europa a été aperçu la première fois par l'équipage de l'aéronef n° 140101 des Forces canadiennes à 16 h 29 T.U. (13 h 29, heure locale) le 27 avril 1990, au cours d'un vol réglementaire en provenance de la BFC Greenwood. Des photos avaient alors été prises comme preuve indiquant que le navire avait rejeté un polluant à l'intérieur de la limite de 200 milles dans la zone de pêche canadienne 4.

Les photos en noir et blanc montrent clairement une nappe de deux milles de longueur formée à l'arrière du O.O.C.L. Europa par la substance rejetée. Toutefois, les déclarations de l'équipage de l'aéronef semblent indiquer qu'une trace bleue mesurant entre 75 et 150 pi de largeur aurait été laissée par le navire sur une distance de 23 milles marins.

La visibilité était alors très bonne et la mer était relativement calme (état de la mer 1).

Les déclarations de l'équipage de l'aéronef et les photos sont jointes à la présente pour examen par le procureur du ministère public.

The O.O.C.L. Europa regularly visits Halifax, N.S. on her roundworld container service. The undersigned Pollution Prevention Officer boarded the vessel during its recent voyage to Halifax at 1600 hrs. on May 23, 1990 to complete the investigation.

At this time, copies of the Oil Record Book, Deck Log Book, I.O.P.P. Certificate and Engine Log were obtained.

Mr. James Wooder of Stewart McKelvey Stirling and Scales representing the ship was also on board the vessel. Having consulted Mr. Wooder, I questioned the Master and Chief Engineer concerning the cause of this alleged incident.

Both Master and Chief Engineer admitted that at the time of the aircraft flying overhead the ship's engine room bilges were being pumped overboard. The Chief Engineer stated that the oily water separator should have been used to separate the oil/water mixture so that oil particles of no more than 15 parts per million would be discharged. However, I pointed out that a small p.p.m. oil count would not show as an anomaly on the water to the extent seen in the aerial photographs. To explain the reason for graphic photographs the Chief Engineer suggested that possibly the duty watch engineer at the time discharged the engine room bilge liquid directly overboard without using the oily water separator. He suggested this as the engineer could pump out the bilges more rapidly before going off watch. This was possible by using the General Service (G.S.) pump. The G.S. Pump would, therefore, discharge overboard all oily water mixture residues and other substances through alternative piping. The O.W.S. would thereby be bypassed. Such discharge would not only contravene *Canada Shipping Act*, but would also be in direct contravention of MARPOL (International Convention for Prevention of Pollution from Ships).

CONCLUSION

Considering the evidence provided by the aircraft and those facts gathered from the ship, it is obvious that a discharge did in fact occur. This is supported by the ship's Master and Chief Engineer's verbal admission together with those

Le O.O.C.L. Europa, qui transporte des conteneurs à travers le monde, vient régulièrement à Halifax, N.-É.. À 16 h 00, le 23 mai 1990, le fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution qui a signé le présent document a arraisonné le navire durant son récent voyage à Halifax, afin de compléter son enquête.

Il a alors obtenu des copies du Registre des hydrocarbures, du journal de bord, du certificat IOPP et du journal de la machine.

Un représentant du navire, M. James Wooder de Stewart McKelvey Stirling and Scales, était également à bord du navire. Après avoir consulté M. Wooder, j'ai questionné le capitaine et le chef mécanicien concernant la cause de l'accident allégué.

Le capitaine et le chef mécanicien ont tous deux admis qu'au moment où l'aéronef a survolé le navire, on était en train de vidanger à la mer le contenu des cales de la salle des machines. Le chef mécanicien a indiqué que l'équipement de séparation d'eau et d'hydrocarbures aurait dû être utilisé pour séparer le mélange d'eau et d'hydrocarbures afin que la substance rejetée ne contienne pas plus de 15 parties par million d'hydrocarbures. Toutefois, j'ai souligné que le rejet à la mer d'une substance contenant une petite quantité d'hydrocarbures ne pourrait pas entraîner une modification de la surface de l'eau comme celle que l'on voit sur les photos aériennes. Pour expliquer les photos, le chef mécanicien a laissé entendre que le mécanicien de quart avait peut-être rejeté le contenu des cales de la salle des machines directement à la mer sans utiliser le séparateur d'eau et d'hydrocarbures parce que c'était plus rapide. Il était possible de le faire en utilisant la pompe de service général, reliée à un autre tuyautage. La pompe ainsi placée en dérivation pourrait rejeter à la mer tous résidus d'hydrocarbures et d'eau et toutes autres substances. Un tel rejet serait non seulement contraire à la *Loi sur la marine marchande du Canada*, mais également en violation directe de la Convention MARPOL (Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires).

CONCLUSION

Compte tenu de la preuve fournie par l'équipage de l'aéronef et des faits obtenus du navire, il est évident qu'il y a réellement eu rejet. Cette opinion est corroborée par l'aveu verbal du capitaine et du chef mécanicien du navire, ainsi que par ce qui a été consigné dans le journal de la salle des machines à

records entered in the engine room log book at 1130 hrs. quote "pumping out engine room bilge water".

Such discharge was therefore deliberate, however, to determine if the discharged substance was only water or indeed an oily mixture, we must refer to the aerial photographs which show a definite discharge slick for two miles astern. Once again, the aircrew indicate that this slick extended for as much as 23 miles behind the vessel.

I suggest that a discharge using the oily water separator would leave no visible traces of oil. It is not possible for the naked eye to see 15 parts of oil to 1,000,000 parts of water, which is a design feature of this particular O.W.S. (Refer to the I.O.P.P. MARPOL Certificate). Any p.p.m. above this value would cause an alarm to sound. No such alarm was heard although fitted as per MARPOL requirement (Refer Item 2 Annual Survey MARPOL).

Both the Chief Engineer and Master claim that the oily water separator had been inspected within the last three months and, therefore, should not be malfunctioning. (See inspection certificate 15 March 1990).

My final conclusion, therefore, is that the vessel was in fact discharging an oily/water mixture from the engine room bilge for about two hours before the aircraft sighting i.e. between 1130 hrs. and 1330 hrs. The engine room log book entry confirmed this discharge. However, no entry was made in the Oil Record Book nor Official Log Book as required by the C.S.A.

A two hour discharge time would be somewhat consistent with the length of reported slick (23 nautical miles) and vessels speed of 17 knots. (Reference to deck log book speed entry).

The attached Thickness Appearance Relationship table (TAR Code) extracted from TP 525 Instruction to Pollution Prevention Officers suggests that the described pollutant was blue and therefore would match more closely to TAR Code No 4. Calculating the visible slick area using Code No 4 (1200 nanometres) it is reasonable to suggest that as much as 1.8 tons of oil were deliberately pumped overboard.

11 h 30, et je cite : "vidange de l'eau des cales de la salle des machines".

Le rejet était donc délibéré. Toutefois, pour déterminer si la substance rejetée n'était que de l'eau ou effectivement un mélange d'hydrocarbures, nous devons nous reporter aux photos aériennes, lesquelles montrent une nappe très visible d'une longueur de deux milles à l'arrière du navire. De nouveau, l'équipage de l'aéronef indique que cette nappe s'étendait sur une distance aussi longue que 23 milles à l'arrière du navire.

Mon opinion est que lorsqu'on utilise un séparateur d'eau et d'hydrocarbures pour rejeter une substance à la mer, la substance rejetée ne laisse pas de traces visibles d'hydrocarbures dans l'eau. Il n'est pas possible de déceler à l'oeil nu la présence d'hydrocarbures dans l'eau lorsque la teneur en hydrocarbures de l'effluent est de 15 parties par million, ce qui est une caractéristique nominale de cet équipement particulier de séparation d'eau et d'hydrocarbures. (Voir certificat IOPP MARPOL). Lorsque la teneur est supérieure à cette valeur, une alarme est déclenchée automatiquement. Aucune alarme n'a été déclenchée, même si l'équipement était muni d'une alarme conforme à la prescription de MARPOL (voir MARPOL point 2 Visite annuelle).

Le chef mécanicien et le capitaine prétendent tous deux que le séparateur d'eau et d'hydrocarbures avait été inspecté dans les trois derniers mois et que, par conséquent, il était en bon état. (Voir certificat d'inspection du 15 mars 1990).

Par conséquent, j'en arrive à la conclusion que le navire a réellement rejeté un mélange d'eau et d'hydrocarbures provenant de la cale de la salle des machines pendant environ deux heures avant d'être aperçu par l'aéronef entre 11 h 30 et 13 h 30. Ce rejet est confirmé dans le journal de la salle des machines. Toutefois aucune inscription n'a été faite dans le Registre des hydrocarbures ou le journal de bord officiel comme le prévoit la LMMC.

Compte tenu du fait que le navire avançait à une vitesse de 17 noeuds (voir journal de bord) et de la longueur de la nappe signalée (23 milles marins), on peut évaluer la durée du rejet à deux heures.

Le tableau ci-joint sur l'apparence et l'épaisseur d'une nappe d'hydrocarbures (code TAR), tiré de la TP 525

LIST OF ATTACHMENTS

1. OIL RECORD BOOK - NOTE NO ENTRY
27 APRIL 1990
2. ANNUAL SURVEY FOR MARPOL 73/78
(EX ORIENTAL MINISTER) NOW
O.O.C.L. EUROPA
3. INTERIM IOPP CERTIFICATE
4. ENGINE ROOM LOG
5. RECORD OF SERVICE
6. LETTER OF UNDERTAKING BOND
\$25,000.
7. CREW LIST
8. T.A.R. CODE AND CALCULATION
9. AIR CREW STATEMENTS
10. PHOTOGRAPHS OF O.O.C.L. EUROPA 27-
04-90 1634 Z 40° 34'N 065° 15'W
11. DECK LOG EXTRACTS - 27 APRIL 1990

CALCULATION OF OIL DISCHARGE

LENGTH X BREADTH X THICKNESS
APPEARANCE

$$(23 \times 1853) \times (34.3) \times 1200 \times 10^{-9}$$

$$= \text{VOL OF OIL IN M}^3$$

$$= \underline{1.75 \text{ M}^3}$$

$$= \underline{1.8 \text{ M.T. OIL}}$$

Manuel d'information - Prévention de la pollution par les navires semble indiquer que le polluant était bleu et, par conséquent, il se rapprocherait davantage du code TAR n° 4. Si l'on utilise ce code (1 200 nanomètres) dans le calcul de l'étendue de la nappe visible, on peut raisonnablement dire que 1,8 tonnes d'hydrocarbures ont été rejetées délibérément à la mer.

LISTE DES PIÈCES JOINTES

1. REGISTRE DES HYDROCARBURES - À
REMARQUER L'ABSENCE D'INSCRIPTION LE
27 AVRIL 1990
2. VISITE ANNUELLE PRÉVUE DANS LA
CONVENTION MARPOL 73/78 (ANCIENNEMENT
ORIENTAL MINISTER) MAINTENANT O.O.C.L.
EUROPA
3. CIPPH PROVISOIRE
4. JOURNAL DE LA SALLE DES MACHINES
5. DOSSIER D'ENTRETIEN
6. LETTRE D'ENGAGEMENT -
CAUTIONNEMENT DE 25 000 \$
7. RÔLE D'ÉQUIPAGE
8. CODE TAR ET CALCUL
9. DÉCLARATIONS DE L'ÉQUIPAGE DE
L'AÉRONEF
10. PHOTOS DU O.O.C.L. EUROPA PRISES LE
27-04-1990 À 16 H 34 T.U. PAR 40°34'N 065°15'W
11. EXTRAITS DU JOURNAL DE BORD -
27 AVRIL 1990

CALCUL DU REJET D'HYDROCARBURES

LONGUEUR X LARGEUR X ÉPAISSEUR

$$(23 \times 1853) \times (34,3) \times 1200 \times 10^{-9}$$

$$= \text{VOL. D'HYDROCARBURES EN M}^3$$

$$= \underline{1,75 \text{ M}^3}$$

$$= \underline{1,8 \text{ TONNES MÉTRIQUES D'HYDROCARBURES}}$$

LIST OF WITNESSES

1. NAME: CAPTAIN HALPIN

RANK: PROJECT OFFICER WITH
CANADIAN AIR FORCE
AIR CREW MEMBER MARITIME
PROVING AND EVALUATION
UNIT
2. NAME: MAJOR WRENN

RANK: CAPTAIN WITH CANADIAN AIR
FORCE
AIR CREW MEMBER MARITIME
PROVING AND EVALUATION
UNIT

RECOMMENDATION

In view of the evidence gathered, I suggest that the duty engineer did in fact cause a deliberate discharge of oily bilge effluent into Canadian waters without using the 15 p.p.m. oily water separator and fitted automatic alarm.

The act was intentional and constituted a violation of the *Canada Shipping Act* and indeed MARPOL to which the ship was signatory.

The vessel failed to report the incident and failed to make oil record book entries required by Canadian *Oil Pollution Regulations*. Of course, clean up was not carried out.

Therefore, I would urge Crown Council to consider the seriousness of this offence, and to recommend to the court for a minimum fine of \$15,000. An example of this would serve as a deterrent to other polluters known to be the cause of serious marine and wildlife damage inside Canadian waters.

Investigated By

J.V.B. Lawson
Regional Pollution
Prevention Officer
Ship Safety
Canadian Coast Guard
Maritimes

LISTE DES TÉMOINS

1. NOM : CAPITAINE HALPIN

GRADE : CHARGÉ DE PROJET DE
L'AVIATION CANADIENNE
MEMBRE D'ÉQUIPAGE DE
L'AÉRONEF, UNITÉ MARITIME
D'ESSAIS ET D'ÉVALUATION
2. NOM : MAJOR WRENN

GRADE : CAPITAINE DE L'AVIATION
CANADIENNE
MEMBRE D'ÉQUIPAGE DE
L'AÉRONEF, UNITÉ MARITIME
D'ESSAIS ET D'ÉVALUATION

RECOMMANDATION

Étant donné les preuves réunies, mon opinion est que le mécanicien de quart a effectivement causé le rejet délibéré dans les eaux canadiennes d'effluents contenant des hydrocarbures en n'utilisant pas le séparateur d'eau et d'hydrocarbures conçu de façon à produire un effluent dont la teneur ne dépasse pas 15 ppm et muni d'une alarme automatique.

L'acte était délibéré et en violation de la *Loi sur la marine marchande du Canada* et, il est vrai, de la Convention MARPOL à laquelle le navire était partie.

Le navire a omis de signaler l'accident et de faire dans le registre des hydrocarbures les inscriptions requises par le Règlement canadien sur la prévention de la pollution. Naturellement, il n'a pas effectué d'opérations de nettoyage.

Par conséquent, je conseille vivement au procureur du ministère public de tenir compte de la gravité de cette infraction et de recommander au tribunal d'infliger une amende minimale de 15 000 \$, ce qui exercerait un effet de dissuasion sur d'autres pollueurs responsables de graves dommages au milieu marin et à la faune dans les eaux canadiennes.

Enquête faite par

J.V.B. Lawson, Fonctionnaire régional chargé
de la prévention de la pollution
Sécurité des navires, GCC, Maritimes

SCHEDULE I

ANNEXE I

ALLOWABLE DISCHARGES

REJETS ADMISSIBLES

1. With the exception of the *Garbage Pollution Prevention Regulations*, regulations for the control of pollution under the CSA contain exception clauses that define the circumstances under which normal discharge restrictions do not apply. A similar exception clause appears in the ASPPR for discharges of oil. These should be referred to specifically in each case, however, in general a pollutant may be discharged into the sea when:

- a) the discharge is necessary for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea, or
- b) the discharge results from damage to a ship or its equipment if all reasonable precautions were taken before and after the occurrence of the damage for the purpose of preventing or minimizing the discharge.

2. Certain pollutants may be 'dumped' (this includes incineration) at sea when this is done in accordance with a permit issued under the *Canadian Environmental Protection Act*. Permits may be issued for the disposal of goods, for scientific research or for combating specific pollution incidents.

3. Tables IV, V, VI and VII indicate the conditions under which pollutants may be discharged, subject to the exceptions mentioned in sections 1 and 2 above, under the CSA.

4. It should be noted that discharges of oil or oily mixtures may not contain chemicals or other substances in quantities or concentrations that are hazardous to the marine environment or chemicals or other substances introduced for the purpose of circumventing the specified conditions of discharge.

i. À l'exception du *Règlement sur la prévention de la pollution par les ordures*, les règlements sur la lutte antipollution établis en vertu de la LMMC contiennent des clauses d'exception qui définissent les circonstances dans lesquelles les restrictions normales relatives aux rejets ne s'appliquent pas. Une clause d'exception semblable figure dans le RPPEAN en ce qui concerne les rejets d'hydrocarbures. Chaque cas est particulier, mais en général, un polluant peut être rejeté en mer si :

- a) le rejet est nécessaire pour assurer la sécurité d'un navire ou sauver des vies humaines en mer,
- b) le rejet provient d'une avarie survenue au navire ou à son équipement à condition que toutes les précautions raisonnables aient été prises avant et après l'avarie pour empêcher ou réduire le rejet.

ii. Certains polluants peuvent être "immergés" (cela inclut l'incinération) en mer s'ils le sont conformément à un permis délivré en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*. Des permis peuvent être délivrés pour l'évacuation de marchandises, pour des recherches scientifiques ou pour la lutte contre un cas de pollution précis.

iii. Les tableaux IV, V, VI et VII indiquent les conditions dans lesquelles des polluants peuvent être rejetés, sous réserve des exceptions mentionnées aux sections 1 et 2 ci-dessus, en vertu de la LMMC.

iv. Il faudrait noter que les hydrocarbures ou mélanges d'hydrocarbures rejetés ne contiennent pas toujours de produits chimiques ou d'autres substances en quantité ou sous des concentrations dangereuses pour le milieu maritime, ni de produits chimiques ou autres substances utilisés pour échapper aux conditions de rejet spécifiées.

5. The requirements shown in Table VI for the discharge of noxious liquid substances into the sea should be included in section 4 of each ship's Procedures and Arrangements Manual for every noxious liquid substance the particular ship may carry. Determining whether or not a discharge is permissible is then limited to determining whether or not all the approved procedures in the Manual were performed.

6. The concentrations of oil shown in Tables IV and V should be determined by either the calculations in Schedule II or, preferably, from recording devices on the ship.

7. Discharges in Arctic waters are allowed unless they are 'wastes' as defined in section 2 of the AWPPA. The discharge of sewage is permitted by section 28 of the ASPPR. The discharge of oil is permitted only if one of the conditions shown in section 29 of the ASPPR is met.

8. In Tables IV, V, VI and VII:

- a) 'PROHIB' means that the discharge of the substance is prohibited;
- b) 'OK' means that the discharge of the substance is allowed with no restrictions; and
- c) where letters are shown, the discharge of the substance is allowed if the conditions shown in the legend are met, otherwise the discharge is prohibited.

v. Les exigences indiquées au tableau VI en ce qui concerne le rejet de substances liquides nocives en mer devraient être incluses à la section 4 du Manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet de chaque navire en ce qui concerne chaque substance liquide nocive que le navire particulier est susceptible de transporter.

vi. Les concentrations d'hydrocarbures indiquées aux tableaux IV et V devraient être déterminées soit d'après le calcul à l'annexe II, soit, de préférence, d'après les dispositifs d'enregistrement à bord du navire.

vii. Il est permis de rejeter des substances dans les eaux arctiques, à moins qu'il s'agisse de "déchets" tels qu'ils sont définis à l'article 2 de la LPPEA. Le rejet d'eaux usées est permis en vertu de l'article 28 du RPPEAN. Le rejet d'hydrocarbures est permis seulement si l'une des conditions énumérées à l'article 29 du RPPEAN est remplie.

viii. Dans les tableaux IV, V, VI et VII :

- a) "Interdit" signifie que le rejet de la substance est interdit;
- b) "Permis" signifie que le rejet de la substance est permis;
- c) lorsqu'il y a un chiffre, le rejet de la substance est permis si les conditions indiquées dans la légende sont remplies; autrement, le rejet est interdit.

LEGEND FOR TABLES IV, V, VI AND VII

A. The restrictions shown do not apply to any warship, naval auxiliary or other ship owned or operated by a State and used, for the time being, only on government non-commercial service.

B. (1) The restrictions shown do not apply to:

- a) a naval ship or a ship for the time being used as a naval auxiliary, or
- b) pleasure vessels,

(2) The discharge of sewage is prohibited, however, the discharge of effluent from an approved marine sanitation which meets the requirements of the *Great Lakes Sewage Pollution Prevention Regulations*, is allowed.

C. A discharge is permitted as long as the effluent does not contain oil.

D. The ship must be making way. No bilge water may originate in cargo pump room bilges or be mixed with oil cargo residues. The discharge must be processed through oil filtering equipment that produces an undiluted effluent having an oil content of not more than 15 ppm. The equipment must trigger an alarm and a discharge stopping device as soon as the oil content in the effluent exceeds 5 ppm.

E. The ship must be making way. No bilge water may originate in cargo pump room bilges or be mixed with oil cargo residues. The discharge must be processed through oil filtering equipment that produces an undiluted effluent having an oil content of not more than 15 ppm. The equipment must trigger an alarm and a discharge stopping device as soon as the oil content in the effluent exceeds 15 ppm.

F. Leakage from an underwater machinery component is permissible when such discharge is minimal and unavoidable.

G. Prohibited discharges of garbage include solid galley wastes, food waste, paper, rags, plastics, glass, metal, bottles, crockery, junk or similar refuse but do not include comminuted galley wastes.

LÉGENDE DES TABLEAUX IV, V, VI ET VII

1. Les restrictions indiquées ne s'appliquent à aucun navire de guerre, navire auxiliaire ou autre navire appartenant à un État, ou exploité par un État, et utilisé, pour le moment, seulement pour un service gouvernemental non commercial.

2. (1) Les restrictions indiquées ne s'appliquent pas :

- a) à un navire de guerre ou à un navire qui, pour le moment, est utilisé comme navire auxiliaire,
- b) aux navires de plaisance.

(2) Le rejet des eaux usées est interdit, toutefois, le rejet d'effluent provenant d'une installation d'épuration des eaux approuvée qui répond aux exigences du *Règlement sur la prévention de la pollution des Grands Lacs* est autorisé.

3. Un rejet est permis pourvu que l'effluent ne contienne pas d'hydrocarbures.

4. Le navire doit avoir de l'erre. L'eau de cale ne doit pas provenir de la chambre des pompes et ne doit pas être mélangée avec des résidus d'hydrocarbures. Le rejet doit être traité par un équipement de filtration des hydrocarbures qui produit un effluent ayant une teneur maximale de 15 ppm d'hydrocarbures. L'équipement doit enclencher une alarme et un interrupteur de rejet dès que la teneur en hydrocarbures dépasse 5 ppm.

5. Le navire doit avoir de l'erre. L'eau de cale ne doit ni provenir de la chambre des pompes ni être mélangée avec des résidus d'hydrocarbures. Le rejet doit être traité par un équipement de filtration des hydrocarbures qui produit un effluent ayant une teneur maximale de 15 ppm d'hydrocarbures. L'équipement doit enclencher une alarme et un interrupteur de rejet dès que la teneur en hydrocarbures dépasse 15 ppm.

6. Toute fuite d'un organe sous-marin de machine est permise lorsqu'un tel rejet est minimal et inévitable.

7. Les ordures qu'il est interdit de rejeter incluent les déchets de cuisine solides, les restes de nourriture, les papiers, les chiffons, les matières plastiques, le verre, les bouteilles, les poteries, les déchets et autres rebuts semblables, mais n'incluent pas les déchets de cuisine broyés.

H. Unprocessed oily mixtures less than or equal to 15 ppm oil without dilution may be discharged without restriction if the mixtures do not originate from cargo pump room bilges and are not mixed with oil cargo residues.

I. A discharge of a processed oily mixture is permitted only when all of the following conditions are satisfied:

- 1) the oily mixture does not originate from the cargo pump room bilges;
- 2) the oily mixture is not mixed with oil cargo residues;
- 3) the ship has in operation approved oil filtering equipment;
- 4) the oil content of the effluent without dilution must not exceed 15 ppm;
- 5) the ship is making way.

J. The restrictions, or lack thereof, refer to Canadian regulations only; local restrictions may be more severe.

- K. (1) The restrictions shown do not apply to any tanker of a type listed in A.
- (2) Tankers less than 150 gross tons must retain wastes from cargo operations on board for discharge to reception facilities unless adequate arrangements are made to ensure that any discharge into the sea is monitored and permitted.

L. The following conditions must be satisfied:

- 1) the ship must be put into service before July 6, 1993;
- 2) the ship must be making way;
- 3) the oily mixture must not originate from cargo pump room bilges;
- 4) the oily mixture must not be mixed with oil cargo residues;
- 5) if the ship is 10 000 gt or more, the ODMACS must be in operation;

NOTE: This applies only until July 6, 1998. After that date, only 15 ppm discharges will be allowed.

8. Les mélanges d'hydrocarbures non traités contenant au plus 15 ppm d'hydrocarbures sans dilution peuvent être rejetés sans restriction s'ils ne proviennent pas des fonds de la chambre des pompes et s'ils ne sont pas mélangés avec des résidus d'hydrocarbures.

9. Il est permis de rejeter un mélange d'hydrocarbures traité seulement si toutes les conditions suivantes sont remplies :

- 1) le mélange d'hydrocarbures ne provient pas des fonds de la chambre des pompes;
- 2) le mélange d'hydrocarbures n'est pas mélangé avec des résidus d'hydrocarbures;
- 3) le navire utilise un équipement de filtration des hydrocarbures approuvé;
- 4) la teneur en hydrocarbures de l'effluent sans dilution ne dépasse pas 15 ppm.
- 5) le navire a de l'erre.

10. Les restrictions, ou l'absence de restrictions, se rapportent uniquement aux règlements canadiens; les restrictions locales peuvent être plus sévères.

11. (1) Les restrictions indiquées ne s'appliquent à aucun navire-citerne d'un des types énumérés en 1.
- (2) Les navires-citernes de moins de 150 tjb doivent conserver à bord les déchets des citernes à cargaison pour les rejeter dans des installations de réception, sauf si des dispositions sont prises pour s'assurer que le rejet en mer est surveillé et permis.

12. Les conditions suivantes doivent être satisfaites :

- 1) le navire doit être mis en service avant le 6 juillet 1993;
- 2) le navire doit avoir de l'erre;
- 3) le mélange d'hydrocarbures ne doit pas provenir des fonds de la chambre des pompes;
- 4) le mélange d'hydrocarbures ne doit pas être mélangé avec des résidus de cargaisons;
- 5) si le navire est de 10 000 tjb ou plus, le DSCCRH doit être en marche.

NOTA : Cette directive est en vigueur jusqu'au 6 juillet 1998. Après cette date, seuls les rejets d'une teneur maximale de 15 ppm seront permis.

M. A discharge of processed bilge water is permissible from an oil tanker or a ship of 400 gt and above other than an oil tanker only when all of the following conditions are satisfied:

- 1) the bilge water does not originate from cargo pump room bilges;
- 2) the bilge water is not mixed with oil cargo residue;
- 3) the ship is proceeding en route;
- 4) the ship has in operation approved oil filtering equipment; and
- 5) the filtering system is equipped with a stopping device which will ensure that the discharge is automatically stopped when the oil content of the effluent exceeds 15 ppm.

- N. (1) The restrictions shown do not apply to those ships listed in A.
- (2) Ships other than tankers that are less than 400 gt should be equipped as far as reasonable and practicable to store machinery space oil residues on board for discharge to a reception facility or into the sea as permitted.

O. The conditions shown in P must be satisfied.
NOTE: This applies only until July 6, 1993. After that date, discharges greater than 30 l/nm are no longer allowed.

P. The following conditions must be satisfied:

- 1) the tanker must be making way;
- 2) the total quantity of oil discharged must not exceed 1/15 000 of the total quantity of the particular cargo of which the residue formed a part for tankers put into service before December 31, 1979 or 1/30 000 of the total quantity for tankers put into service after December 31, 1979 or transferred to Canadian register after February 16, 1993;
- 3) the tanker must have an ODMACS in operation, must be able to stop the discharge of any effluent greater than the rate or total quantity allowed, and must be fitted with required slop tanks and other equipment as required.

Q. A discharge is prohibited unless it is a discharge of clean ballast or complies with H.

13. Il est permis de rejeter de l'eau de cale traitée lorsqu'il s'agit d'un pétrolier ou d'un navire de 400 tjb ou plus autre qu'un pétrolier, seulement si toutes les conditions suivantes sont remplies :

- 1) l'eau de cale ne provient pas des fonds de la chambre des pompes de cargaison;
- 2) l'eau de cale n'est pas mélangée avec des résidus d'hydrocarbures;
- 3) le navire fait route;
- 4) le navire utilise un équipement approuvé de filtration des hydrocarbures;
- 5) le système de filtration est muni d'un dispositif d'arrêt qui assure l'arrêt automatique du rejet lorsque la teneur en hydrocarbures de l'effluent dépasse 15 ppm.

14. (1) Les restrictions indiquées ne s'appliquent pas aux navires énumérés en 1.

(2) Les navires de moins de 400 tjb autres qu'un navire-citerne devraient être équipés, dans la mesure du raisonnable et du possible, pour conserver à bord les résidus d'hydrocarbures de l'espace machines en vue de les rejeter dans une installation de réception ou en mer, lorsque cela est permis.

15. Les conditions énoncées en 17 doivent être satisfaites. NOTA : Cette directive est en vigueur jusqu'au 6 juillet 1993. Après cette date, les rejets de plus de 30 litres par mille marin ne seront plus permis.

16. Les conditions suivantes doivent être remplies :

- 1) le navire-citerne doit avoir de l'erre;
- 2) la quantité totale d'hydrocarbures rejetée ne doit pas dépasser, pour les navires-citernes mis en service avant le 31 décembre 1979, 1/15 000 de la quantité totale de la cargaison particulière dont les résidus proviennent et, pour les navires-citernes mis en service après le 31 décembre 1979 ou immatriculés au Canada après le 16 février 1993, 1/30 000 de la quantité totale;
- 3) le navire-citerne doit utiliser un DSCCRH, pouvoir arrêter le rejet de tout effluent surpassant le débit permis ou la quantité totale permise, et être muni des citernes de décantation prescrites et de tout autre équipement prescrit.

17. Les rejets sont interdits sauf s'il s'agit du rejet de ballast propre ou d'un rejet conforme à 8.

R. Ships of less than 400 gt, other than tankers may discharge if the oil content of the effluent without dilution does not exceed 15 ppm.

S. Cat. A - Clean Ballast means water added to a tank which since it last carried a category A substance has been, as specified in the Procedures and Arrangements Manual, either:

- 1) thoroughly ventilated, or
- 2) thoroughly cleaned by washing or prewashing as required, emptying the tank, adding water to the tank, and emptying the tank.

T. A discharge is permitted only when all of the following conditions are satisfied:

- 1) the tank has been washed or prewashed and emptied as specified in the Procedures and Arrangements Manual; and
- 2) the ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of a self-propelled ship or at least 4 knots in the case of a ship that is not self-propelled;
- 3) the discharge is made below the waterline; and
- 4) the discharge is made in a depth of water of not less than 25 m.

U. Cat. B - Clean Ballast and Cat. C - Clean Ballast mean water added to a tank which since it last carried a category B or C substance has been, as specified in the Procedures and Arrangements Manual, either:

- 1) thoroughly ventilated; or
- 2) thoroughly cleaned by:
 - i) stripping the tank,
 - ii) if required, prewashing and emptying the tank,
 - iii) adding water to the tank, and
 - iv) emptying the tank; or
- 3) thoroughly cleaned by:
 - i) stripping the tank,
 - ii) prewashing and emptying the tank, and
 - iii) washing and emptying the tank.

18. Les navires de moins de 400 tjb autres qu'un navire-citerne peuvent rejeter un effluent dont la teneur en hydrocarbures non dilués ne dépasse pas 15 ppm.

19. Le ballast propre de cat. A désigne l'eau ajoutée à une citerne qui, depuis la dernière fois où elle a transporté une substance de la catégorie A, a été, comme il est indiqué dans le Manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet :

- 1) soit complètement ventilée,
- 2) soit nettoyée à fond, c.-à-d. lavée ou prélavée selon le cas, vidée, remplie d'eau puis vidée de nouveau.

20. Les rejets sont permis seulement si toutes les conditions suivantes sont remplies :

- 1) La citerne a été lavée ou prélavée et vidée comme il est indiqué dans le Manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet;
- 2) le navire fait route à une vitesse d'au moins 7 noeuds, pour les navires à propulsion autonome, ou à une vitesse d'au moins 4 noeuds pour les autres navires;
- 3) le rejet s'effectue sous la flottaison;
- 4) le rejet s'effectue dans des eaux d'une profondeur d'au moins 25 m.

21. Le ballast propre de cat. B et le ballast propre de cat. C désigne l'eau ajoutée à une citerne qui, depuis la dernière fois où elle a transporté une substance de catégorie B ou C a été, comme il est indiqué dans le Manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet :

- 1) soit complètement ventilée;
- 2) soit nettoyée à fond, comme suit :
 - i) asséchée,
 - ii) prélavée et vidée, au besoin,
 - iii) remplie d'eau,
 - iv) vidée de nouveau;
- 3) soit nettoyée à fond, comme suit :
 - i) asséchée,
 - ii) prélavée et vidée,
 - iii) lavée et vidée de nouveau.

V. A discharge is permitted only in a depth of water of not less than 25 m. A concentration of less than 1 ppm is assumed to have been achieved when water is added to a tank which has been prewashed, emptied of prewash mixtures, washed and emptied of wash mixtures as specified in the ship's Procedures and Arrangements Manual.

W. A discharge is permitted only when all of the following conditions are satisfied:

- 1) the ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of a self-propelled ship or at least 4 knots in the case of a ship that is not self-propelled;
- 2) the discharge is made below the waterline;
- 3) the discharge is made in a depth of water not less than 25 m; and
- 4) the maximum quantity of cargo discharged per tank must not exceed the maximum quantity specified in the Procedures and Arrangements Manual which in no case shall exceed the greater of 1 m³ or 1/3000 of the tank capacity.

A concentration of less than 1 ppm in the wake astern of the ship is assumed to have been achieved when the discharge:

- 1) consists of water which has been added to a tank which has been stripped of cargo and, if required, prewashed and emptied as specified in the Procedures and Arrangements Manual, and
- 2) is made at a rate not exceeding the maximum rate for which the underwater discharge outlet(s) is(are) designed.

X. The requirements for a discharge are similar to those in W except that:

- 1) there is no restriction on the maximum quantity of cargo discharged per tank, and
- 2) a prewash is required in all cases.

22. Les rejets ne sont permis que dans des eaux ayant une profondeur d'au moins 25 m. On suppose qu'une concentration inférieure à 1 ppm a été atteinte lorsque de l'eau est ajoutée à une citerne qui a été prélavée, vidée, lavée et vidée de nouveau comme il est indiqué dans le Manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet du navire.

23. Les rejets sont permis seulement lorsque toutes les conditions suivantes sont remplies :

- 1) Le navire fait route à une vitesse d'au moins 7 noeuds, pour les navires à propulsion autonome, ou d'au moins 4 noeuds pour les autres navires;
- 2) le rejet s'effectue sous la flottaison;
- 3) le rejet s'effectue dans des eaux d'une profondeur d'au moins 25 m;
- 4) la quantité maximale de cargaison rejetée de chaque citerne ne dépasse pas la quantité maximale prescrite dans le Manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet, cette quantité ne devant en tout état de cause pas excéder la plus grande des deux quantités suivantes : 1 m³ ou 1/3000 de la capacité de la citerne.

On suppose qu'une concentration inférieure à 1 ppm dans le sillage à l'arrière du navire a été atteinte lorsque le rejet :

- 1) consiste en eau qui a été ajoutée à une citerne asséchée et au besoin, prélavée et vidée comme il est indiqué dans le Manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet,
- 2) est fait à un taux ne dépassant pas le taux maximal pour lequel sont conçus les orifices de déchargement sous-marins.

24. Les exigences relatives au rejet sont semblables à celles qui sont indiquées en 25, sauf que :

- 1) il n'y a pas de restriction en ce qui concerne la quantité maximale de cargaison rejetée par citerne,
- 2) un pré lavage est nécessaire dans tous les cas.

Y. A discharge is permitted only when all of the following conditions are satisfied:

- 1) the ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of a self-propelled ship or at least 4 knots in the case of a ship that is not self-propelled;
- 2) the discharge is made below the waterline;
- 3) the discharge is made in a depth of water of not less than 25 m; and
- 4) the maximum quantity of cargo discharged per tank must not exceed the maximum quantity specified in the ship's Procedures and Arrangements Manual which in no case shall exceed the greater of 3 m³ or 1/1000 of the tank capacity.

A concentration of less than 10 ppm in the wake astern of the ship is assumed to have been achieved when the discharge:

- 1) consists of water which has been added to a tank which has been stripped of cargo and, if required, prewashed and emptied as specified in the Procedures and Arrangements Manual;
- 2) is made at a rate not exceeding the maximum rate for which the underwater discharge outlet(s) is(are) designed.

Z. Cat. D - Clean Ballast means water added to a tank which since it last contained a category D substance has been, as specified in the Procedures and Arrangements Manual, either:

- 1) thoroughly ventilated; or
- 2) thoroughly cleaned by washing to commercial standards and emptying; or
- 3) thoroughly cleaned by diluting the residues to a concentration not greater than 1 part in 10 and emptying the tank.

AA. Clean Ballast - Cat. D in a special area means the same as in Z except that those ships that chose to discharge their category D residues as a low viscosity, non-solidifying category C substance may use the cleaning options shown in U.

25. Les rejets sont permis seulement lorsque toutes les conditions suivantes sont remplies :

- 1) le navire fait route à une vitesse d'au moins 7 noeuds, pour les navires à propulsion autonome, ou d'au moins 4 noeuds pour les autres navires;
- 2) le rejet s'effectue sous la flottaison;
- 3) le rejet s'effectue dans des eaux d'une profondeur d'au moins 25 m;
- 4) la quantité maximale de cargaison rejetée de chaque citerne ne dépasse pas la quantité maximale prescrite dans le Manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet, cette quantité ne devant en tout état de cause pas excéder la plus grande des deux quantités suivantes : 1 m³ ou 1/3000 de la capacité de la citerne.

On suppose qu'une concentration de moins de 10 ppm dans le sillage du navire, à l'arrière de celui-ci, a été atteinte lorsque le rejet :

- 1) consiste en eau qui a été ajoutée à une citerne asséchée et au besoin, prélavée et vidée comme il est indiqué dans le Manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet,
- 2) est fait à un taux ne dépassant pas le taux maximal pour lequel sont conçus les orifices de déchargement sous-marins.

26. Le ballast propre de cat. D désigne l'eau ajoutée à une citerne qui, depuis la dernière fois où elle a transporté une substance de catégorie D a été, comme il est indiqué dans le Manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet :

- 1) soit ventilée complètement;
- 2) soit nettoyée à fond c.-à-d. lavée conformément aux normes commerciales et vidée;
- 3) soit nettoyée à fond en diluant les résidus à une concentration non supérieure à 1 ppm et en vidant de nouveau la citerne.

27. Le ballast propre de cat. D dans une zone spéciale désigne la même chose qu'en 28, sauf que les navires qui choisissent de rejeter leurs résidus de catégorie D comme des substances de catégorie C non solidifiantes de faible viscosité peuvent utiliser les options de nettoyage indiquées en 23.

BB. A discharge is permitted only when the ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of a self-propelled ship or at least 4 knots in the case of a ship that is not self-propelled. If the category D residues are being discharged as a low viscosity, non-solidifying category C substance, then the requirements of Y will also apply. ✱

CC. A discharge is permitted only in a depth of water not less than 25 m. This is applicable only to certain existing ships that choose to discharge category D residues as a low viscosity, non-solidifying category C substance. A concentration of less than 1 ppm is assumed to have been achieved when water is added to a tank which has been prewashed, emptied of prewash mixtures, washed and emptied of wash mixtures as specified in the ship's Procedures and Arrangements Manual.

DD. A discharge is permitted only when the ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of a self-propelled ship or at least 4 knots in the case of a ship that is not self-propelled. If the category D residues are being discharged as a low viscosity, non-solidifying category C substance, then the requirements of W will also apply.

EE. A discharge is permitted only when all of the conditions shown in W are satisfied.

A concentration of less than 1 ppm in the wake astern of the ship is assumed to have been achieved when the discharge:

- i) consists of low viscosity, non-solidifying mixtures transferred from cargo tanks,
- ii) is made at a rate not exceeding the maximum rate specified in the Procedures and Arrangements Manual, and
- iii) in the case of mixtures transferred from cargo tanks on existing vessels that retain greater than 0.3 m³ of residue, is recorded.

28. Les rejets sont permis seulement lorsque le navire fait route à une vitesse d'au moins 7 noeuds pour les navires à propulsion autonome ou d'au moins 4 noeuds pour les autres navires. Si les résidus de catégorie D sont rejetés comme une substance de catégorie C non solidifiante de faible viscosité, alors les exigences établies en 27 s'appliquent également.

29. Les rejets ne sont permis que dans des eaux d'une profondeur d'au moins 25 m. Cette exigence ne s'applique qu'à certains navires existants qui choisissent de rejeter des résidus de catégorie D comme une substance de catégorie C non solidifiante de faible viscosité. On suppose qu'une concentration de moins de 1 ppm est atteinte lorsque de l'eau est ajoutée à une citerne qui a été prélavée, vidée, lavée et vidée de nouveau comme il est indiqué dans le Manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet.

30. Les rejets sont permis seulement lorsque le navire fait route à une vitesse d'au moins 7 noeuds pour les navires à propulsion autonome ou d'au moins 4 noeuds pour les autres navires. Si les résidus de catégorie D sont rejetés comme une substance de catégorie C non solidifiante de faible viscosité, alors les exigences établies en 25 s'appliquent également.

31. Les rejets sont permis seulement lorsque toutes les conditions indiquées en 25 sont remplies :

On suppose qu'une concentration de moins de 1 ppm dans le sillage du navire, à l'arrière de celui-ci, a été atteinte lorsque le rejet :

- i) consiste en des mélanges non solidifiants de faible viscosité transférés des réservoirs de cargaison,
- ii) s'effectue à un taux qui ne dépasse pas le taux maximal prescrit dans le Manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet,
- iii) est enregistré, dans le cas des mélanges transférés des réservoirs de cargaison de navires existants et qui contiennent plus de 0,3 m³ de résidus.

FF. A discharge is permitted only when all of the conditions shown in Y are satisfied.

A concentration of less than 10 ppm in the wake astern of the ship is assumed to have been achieved when the discharge:

- 1) consists of low viscosity (less than 60 mPa.s), non-solidifying mixtures transferred from cargo tanks,
- 2) is made at a rate not exceeding the maximum rate for which the underwater discharge outlet(s) is(are) designed.

GG. A discharge is permitted only when all of the conditions shown in W are satisfied.

A concentration of less than 1 ppm in the wake astern of the ship is assumed to have been achieved when the discharge:

- 1) consists of low viscosity (less than 25 mPa.s), non-solidifying mixtures transferred from cargo tanks of a new ship or an existing ship whose cargo tanks retain less than or equal to 0.3 m³ of residue, and
- 2) is made at a rate not exceeding the maximum rate for which the underwater outlet(s) is(are) designed.

HH. A discharge is permitted only when the ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of a self-propelled ship or at least 4 knots in the case of a ship that is not self-propelled. If the category D residues are being discharged as a low viscosity, non-solidifying category C substance then the conditions shown in Y must be complied with; a concentration of less than 10 ppm in the wake astern of the ship is assumed to have been achieved when the discharge is made at a rate not exceeding the maximum rate for which the underwater discharge outlet(s) is(are) designed.

32. Les rejets sont permis seulement lorsque toutes les conditions établies en 27 sont remplies.

On suppose qu'une concentration inférieure à 10 ppm dans le sillage du navire, à l'arrière de celui-ci, a été atteinte lorsque le rejet :

- 1) consiste en des mélanges non solidifiants de faible viscosité (moins de 60 mPa.s) transférés des réservoirs de cargaison,
- 2) s'effectue à un taux qui ne dépasse pas le taux maximal pour lequel sont conçus les orifices de déchargement sous-marins.

33. Les rejets sont permis seulement lorsque toutes les conditions établies en 25 sont remplies.

On suppose qu'une concentration de moins de 1 ppm dans le sillage du navire, à l'arrière de celui-ci, a été atteinte lorsque le rejet :

- 1) consiste en des mélanges non solidifiants de faible viscosité (moins de 25 mPa.s) transférés des réservoirs de cargaison d'un navire neuf ou d'un navire existant dont les réservoirs de cargaison contiennent une quantité de résidus égale ou inférieure à 0,3 m³,
- 2) s'effectue à un taux qui ne dépasse pas le taux maximal pour lequel sont conçus les orifices sous-marins.

34. Les rejets sont permis seulement lorsque le navire fait route à une vitesse d'au moins 7 noeuds pour les navires à propulsion autonome ou d'au moins 4 noeuds pour les autres navires. Si les résidus de catégorie D sont rejetés comme une substance de catégorie C non solidifiante de faible viscosité, alors les exigences établies en 27 s'appliquent; on suppose qu'une concentration de moins de 10 ppm dans le sillage du navire, à l'arrière de celui-ci, a été atteinte lorsque le rejet s'effectue à un taux qui ne dépasse pas le taux maximal pour lequel sont conçus les orifices de déchargement.

II. A discharge is permitted only when the ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of a self-propelled ship or at least 4 knots in the case of a ship that is not self-propelled. If the category D residues are being discharged as a low viscosity, non-solidifying category C substance then the conditions shown in W must be complied with; a concentration of less than 1 ppm in the wake astern of the ship is assumed to have been achieved when the discharge:

- 1) consists of mixtures transferred from cargo tanks of a new ship or an existing ship whose cargo tanks retain less than or equal to 0.3 m³ of residue, and
- 2) is made at a rate not exceeding the maximum rate for which the underwater outlet(s) is(are) designed.

35. Les rejets sont permis seulement lorsque le navire fait route à une vitesse d'au moins 7 noeuds pour les navires à propulsion autonome ou d'au moins 4 noeuds pour les autres navires. Si les résidus de catégorie D sont rejetés comme une substance de catégorie C non solidifiante de faible viscosité, alors les exigences établies en 25 s'appliquent; on suppose qu'une concentration inférieure à 1 ppm dans le sillage du navire, à l'arrière de celui-ci, a été atteinte lorsque le rejet :

- 1) consiste en des mélanges transférés des réservoirs de cargaison d'un navire neuf ou d'un navire existant dont les réservoirs de cargaison contiennent une quantité de résidus égale ou inférieure à 0,3 m³,
- 2) s'effectue à un taux qui ne dépasse pas le taux maximal pour lequel sont conçus les orifices sous-marins.

TABLE IV

CONTROL OF DISCHARGES FROM SHIPS UNDER THE CSA IN DIVISION I WATERS

Category	Sources On Board	Substance	I	II	III	IV	V
			Waters designated under the Pleasure Craft and Non-Pleasure Craft Sewage P.P. Regs.	Great Lakes to St-Lambert Lock	St-Lambert Lock to Anticosti	Inland waters (including inland Arctic waters) other than I, II or III	Internal waters other than inland waters but including Fishing Zones 1, 2 and 3
Oil (A)	Machinery Space Bilges	Oil < 5 ppm	D	D	D	D	D or E
		Oil 5-15 ppm	Prohib	Prohib	Prohib	Prohib	E
		Oil > 15 ppm	Prohib	Prohib	Prohib	Prohib	Prohib
	Other than machinery space bilges	Segregated ballast	C	C	C	C	C
		Oil > 0 ppm	Prohib	Prohib	Prohib	Prohib	Prohib
		Underwater machinery leakage	F	F	F	F	F
NLS (A)	All	Cat. A,B,C or D	Prohib	Prohib	Prohib	Prohib	Prohib
Pollutant Substance	All	All	Prohib	Prohib	Prohib	Prohib	Prohib
Garbage	All	Garbage (G)	Prohib	Prohib	Prohib	Prohib	Prohib
Sewage	All	Sewage	Prohib	B	OK	OK	OK
		Grey Water	OK	OK	OK	OK	OK

TABLE V
CONTROL OF DISCHARGES OF OIL FROM SHIPS UNDER THE CSA IN DIVISION II WATERS

Ship type	Sources on board	Substance	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	XIII
			Territorial sea and fishing zones 4,5,6 excluding Arctic within 12 nm of land	Fishing zones 4,5,6 excluding Arctic 12 to 50 nm from land	Fishing zones 4,5,6 excluding Arctic > 50 nm from land	Canadian ships in special areas within 12 nm of land (J)	Canadian ships in special areas ≥ 12 nm from land (J)	Canadian ships in other areas within 12 nm of land (J)	Canadian ships in other areas 12 to 50 nm from land (J)	Canadian ships in other areas > 50 nm from land (J)
Oil tankers (K)	Cargo spaces	Segregated ballast	C	C	C	C	C	C	C	C
		Clean ballast	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
		Oil ≤ 30 L/nm	Prohib	Prohib	P	Q	Q	Q	Q	P
		Oil 30-60 L/nm	Prohib	Prohib	O	Prohib	Prohib	Prohib	Prohib	O
		Oil > 60 L/nm	Prohib	Prohib	Prohib	Prohib	Prohib	Prohib	Prohib	Prohib
All ships (N)	Non-cargo spaces	Segregated ballast	C	C	C	C	C	C	C	C
		Clean ballast	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
		Oil ≤ 15 ppm	H or I	H or I	H or I	M or R	M or R	H or I	H or I	H or I
		Oil 15-100 ppm	Prohib	L	L	Prohib	Prohib	Prohib	L	L
		Oil > 100 ppm	Prohib	Prohib	Prohib	Prohib	Prohib	Prohib	Prohib	Prohib
	Underwater machinery leakage	Oil	F	F	F	F	F	F	F	F

TABLE VI

[illegible]

TABLE VII

CONTROL OF DISCHARGE OF POLLUTANT SUBSTANCES, GARBAGE AND SEWAGE FROM SHIPS UNDER THE CSA IN DIVISION II WATERS

2

	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	XIII
Substance	Territorial sea and fishing zones 4,5,6 excluding Arctic within 12 nm of land	Fishing zones 4,5,6 excluding Arctic 12 to 50 nm from land	Fishing zones 4,5,6 excluding Arctic > 50 nm from land	Canadian ships in special areas within 12 nm of land (J)	Canadian ships in special areas $\geq$ 12 nm from land (J)	Canadian ships in other areas within 12 nm of land (J)	Canadian ships in other areas 12 to 50 nm from land (J)	Canadian ships in other areas > 50 nm from land (J)
Pollutant substances	Prohib	Prohib	Prohib	OK	OK	OK	OK	OK
Garbage (G)	Prohib	Prohib	Prohib	OK	OK	OK	OK	OK
Sewage	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK

TABLEAU IV
RÉGLEMENTATION DES REJETS PAR LES NAVIRES EN VERTU DE LA LOI
SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA DANS DES EAUX DE LA DIVISION I

Catégorie	Sources à bord	Substance	A	B	C	D	E
			Eaux désignées en vertu des règlements sur la PPEU des embarcations de plaisance et autres navires	Des Grands Lacs à l'écluse de Saint-Lambert	De l'écluse de Saint-Lambert à Anticosti	Eaux intérieures (y compris les eaux arctiques intérieures) autres que A, B et C	Eaux territoriales autres que les eaux intérieures, mais incluant les zones de pêche 1, 2 et 3
HYDROCARBURES	Fonds de la salle des machines	H < 5 ppm	4	4	4	4	4 ou 5
		H 5-15 ppm	Interdit	Interdit	Interdit	Interdit	5
		H > 15 ppm	Interdit	Interdit	Interdit	Interdit	Interdit
	Autre endroit que les fonds de la salle des machines	Ballast séparé	3	3	3	3	3
		H > 0 ppm	Interdit	Interdit	Interdit	Interdit	Interdit
		Fuite dans les machines sous-marines	6	6	6	6	6
SNL (1)	Toutes	Cat. A,B,C or D	Interdit	Interdit	Interdit	Interdit	Interdit
SUBSTANCE POLLUANTE	Toutes	Toutes	Interdit	Interdit	Interdit	Interdit	Interdit
ORDURES	Toutes	Ordures (7)	Interdit	Interdit	Interdit	Interdit	Interdit
EAUX USÉES (1)	Toutes	Eaux usées	Interdit	2	Permis	Permis	Permis
		Eaux ménagères	Permis	Permis	Permis	Permis	Permis

TABLEAU V

**RÉGLEMENTATION DES REJETS D'HYDROCARBURES PAR LES NAVIRES
EN VERTU DE LA LMMC DANS DES EAUX DE LA DIVISION II**

Type de navire	Sources à bord	Substance	F	G	H	I	J	K	L	M
			MER TERRITORIALE ET ZONES DE PÊCHE 4,5,6 À L'EXCEPTION DES EAUX ARCTIQUES À MOINS DE 12 M DE LA TERRE	ZONES DE PÊCHE 4,5,6 À L'EXCEPTION DES EAUX ARCTIQUES À UNE DISTANCE DE 12 À 50 M	ZONES DE PÊCHE 4,5,6 À L'EXCEPTION DES EAUX ARCTIQUES À PLUS DE 50 M DE LA TERRE	NAVIRES CANADIENS DANS DES ZONES SPÉCIALES À MOINS DE 12 M DE LA TERRE (10)	NAVIRES CANADIENS DANS DES ZONES SPÉCIALES À UNE DISTANCE $\geq$ 12 M DE LA TERRE (10)	NAVIRES CANADIENS DANS D'AUTRES ZONES À MOINS DE 12 M DE LA TERRE (10)	NAVIRES CANADIENS DANS D'AUTRES ZONES À UNE DISTANCE 12 À 50 M DE LA TERRE (10)	NAVIRES CANADIENS DANS D'AUTRES ZONES À PLUS DE 50 M DE LA TERRE (10)
Pétroliers (11)	Espaces à cargaison	Ballast séparé	3	3	3	3	3	3	3	3
		Ballast propre	Permis	Permis	Permis	Permis	Permis	Permis	Permis	Permis
		$H \leq 30 \text{ l/nm}$	Interdit	Interdit	16	17	17	17	17	16
		$H 30\text{-}60 \text{ l/nm}$	Interdit	Interdit	15	Interdit	Interdit	Interdit	Interdit	15
		$H > 60 \text{ l/nm}$	Interdit	Interdit	Interdit	Interdit	Interdit	Interdit	Interdit	Interdit
Tous les navires (14)	Espaces autres que des espaces à cargaison	Ballast séparé	3	3	3	3	3	3	3	3
		Ballast propre	Permis	Permis	Permis	Permis	Permis	Permis	Permis	Permis
		$H \leq 15 \text{ ppm}$	8 ou 9	8 ou 9	8 ou 9	13 ou 18	13 ou 18	8 ou 9	8 ou 9	8 ou 9
		$H 15\text{-}100 \text{ ppm}$	Interdit	12	12	Interdit	Interdit	Interdit	12	12
		$H > 100 \text{ ppm}$	Interdit	Interdit	Interdit	Interdit	Interdit	Interdit	Interdit	Interdit
	Fuite dans les machines sous-marines	H	6	6	6	6	6	6	6	6

TAB. DU VI

RÈGLEMENTATION DES REJETS DE SUBSTANCES LIQUIDES PAR LES NAVIRES EN VERTU DE LA LMMC DANS DES EAUX DE LA DIVISION II

[illegible]

TABLEAU VII

CONTRÔLE DES REJETS DE SUBSTANCES POLLUANTES, DES ORDURES ET DES EAUX USÉES PROVENANT DES NAVIRES, EN VERTU DE LA LMMC DANS DES EAUX DE LA DIVISION II

[illegible]

SCHEDULE II

ANNEXE II

ESTIMATING THE AMOUNT
OF OIL DISCHARGEDÉVALUATION DE LA QUANTITÉ
D'HYDROCARBURES REJETÉE

In order to determine if a contravention of the *Oil Pollution Prevention Regulations* has occurred, the following formulae may be helpful:

1. The number of litres of oil per nautical mile discharged is determined by:

$$\frac{t \times l \times w \times 10^6}{L} = \text{litres/nautical mile,}$$

where t = thickness of slick in nanometres
from Table VIII
l = length of slick in metres
w = average width of slick in metres
L = length of slick in nautical miles
(1 nm = 1853 metres)

2. If the pump capacity is known, the concentration of oil being discharged is determined by:

$$\frac{t \times w \times v}{d} = \text{oil content in ppm}$$

where t and w are as above
v = ship's speed in metres/hr.
d = pump capacity in litres/hr.

3. The total quantity of oil in a slick can be determined by:

$$t \times l \times w \times 10^6 = \text{quantity of oil in litres}$$

where t, l and w are as above.

Pour déterminer s'il y a eu infraction au *Règlement sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures*, on peut utiliser les formules suivantes :

1. Le nombre de litres d'hydrocarbures rejeté par mille marin est calculé comme suit :

$$\frac{t \times l \times w \times 10^6}{L} = \text{litres/mille marin}$$

Dans cette formule,
t = épaisseur de la nappe en nanomètres d'après le tableau VIII
l = longueur de la nappe en mètres
w = largeur moyenne de la nappe en mètres
L = longueur de la nappe en milles marins
(1 M = 1853 m)

2. Si l'on connaît le débit de la pompe, on peut calculer la concentration des hydrocarbures rejetés comme suit :

$$\frac{t \times w \times v}{d} = \text{teneur en hydrocarbures en ppm}$$

Dans cette formule,
t et w sont comme ci-dessus
v = vitesse du navire en mètres/h
d = débit de la pompe en litres/h.

3. Pour déterminer la quantité totale d'hydrocarbures (H) dans une nappe :

$$t \times l \times w \times 10^6 = \text{quantité d'hydrocarbures en litres}$$

Dans cette formule, t, l et w ont les sens indiqués ci-haut.

Note: 1. It may be helpful to use the length and breadth of the ship as a reference in establishing l and w.

2. If possible, colour photographs should be taken to help establish and corroborate t.

3. See 8.2.5 Case No. 5 for judicial acceptance of using visual or photographic means to identify oil on water.

4. No discharge with an oil content of 15 ppm or below has ever been detected by visual observation (see Resolution MEPC.61(34)).

5. Discharges with an oil content greater than 15 ppm but less than 100 ppm have never been observed to form continuous films or sheens with a length greater than a few decimetres.

Nota : 1. Il peut être utile d'utiliser la longueur et la largeur du navire pour déterminer l et w.

2. On devrait, autant que possible, prendre des photos en couleurs pour aider à déterminer et confirmer t.

3. Voir 8.2.5, Affaire n° 5, concernant l'acceptation par la cour de moyens visuels ou photographiques permettant de déterminer la présence d'hydrocarbures sur l'eau.

4. Aucun déversement ayant un contenu d'hydrocarbures de 15 ppm ou moins n'a jamais été découvert par observation visuelle (voir résolution MEPC.61(34)).

5. On n'a jamais observé que les déversements ayant un contenu d'hydrocarbures de plus de 15 ppm mais de moins de 100 ppm formaient un film continu ou un miroitement d'une longueur dépassant quelques décimètres.

TABLE VIII - APPEARANCE AND THICKNESS OF AN OIL SLICK - TAR CODE

Category	Appearance	Thickness (nanometres) (10 ⁻⁹ m)	Quantity	
			ℓ/m ²	ℓ/km ²
A	Barely visible under most favourable light condition. Films reflect more light than does water, and looks brighter. May need adjacent bare water for comparison.	40	0.00004	40
B	Visible as a silvery sheen on water surface. A pearly or metallic lustre is usually apparent.	75	0.000075	75
C	First trace of colour may be observed. First colour seen is a warm tone, more bronze than yellow. As film thickens, deep violet or purple appears; these colours begin the first set of rainbow bands.	150	0.00015	150
D	Bright band of colour. The set of bands are in the sequence bronze, purple, blue green, in order of increasing thickness. These colours are pure and intense. As the thickness increases, the set of bands are slightly less intense and have a modified colour sequence: yellow magenta (reddish violet), blue, green. They are quite pure.	300	0.0003	300
E	Colours begin to turn dull. There is a reduction in the number and purity of colours. Colours are a rich terra cotta (brick red) and turquoise (rather bright blue-green). As thickness increases these colours are progressively duller or less pure looking. These sets of bands may also contain a trace of white or pale yellow. With increased thickness, any colour present is merely a tint in the light and dark alternating bands. The contrast between light and dark bands remains strong but weakens as thickness increases.	1000	0.001	1000
F	Colours are much darker. It is apparent than interference effects are weak and they will quickly disappear as thickness increases.	3000	0.003	3000

Tableau VIII - Apparence et épaisseur d'une nappe d'hydrocarbures - Code TAR

Catégorie	Apparence	Épaisseur (nanomètres) (10 ⁻⁹ m)	Quantité	
			ℓ/m ²	ℓ/km ²
A	À peine visible dans les meilleures conditions de luminosité. Les films réfléchissent plus de lumière que l'eau et ont l'air plus brillants. Il faut peut-être de l'eau sans film à proximité pour pouvoir comparer.	40	0.00004	40
B	Visible sous forme de reflet argenté à la surface de l'eau. On aperçoit généralement un lustre nacré ou métallique.	75	0.000075	75
C	Première trace de couleur perceptible. La première couleur aperçue a un ton chaud plus bronzé que jaune. Au fur et à mesure que le film s'épaissit, un violet pourpre foncé apparaît. Ces couleurs amorcent les premières bandes de l'arc-en-ciel.	150	0.00015	150
D	Bande de couleur vive. Les bandes sont dans l'ordre : bronze, pourpre, bleu vert, par ordre d'épaisseur croissante. Ces couleurs sont pures et intenses. Au fur et à mesure que l'épaisseur augmente, les bandes deviennent légèrement moins intenses et l'ordre des couleurs est modifié : jaune, magenta (violet rougeâtre) bleu, vert. Elles sont assez pures.	300	0.0003	300
E	Les couleurs commencent à devenir ternes. Il y a une diminution du nombre des couleurs et de leur pureté. On trouve la terre cuite (rouge brique) et le turquoise (plutôt bleu-vert clair). Au fur et à mesure que l'épaisseur augmente, ces couleurs paraissent progressivement plus ternes ou moins pures. Ces bandes peuvent aussi contenir une trace de blanc ou de jaune pâle. Lorsque l'épaisseur augmente, toute couleur présente n'est qu'une teinte dans les couleurs alternées claires et sombres. Le contraste entre les bandes claires et sombres est marqué, mais il s'affaiblit au fur et à mesure que l'épaisseur augmente.	1000	0.001	1000
F	Les couleurs sont beaucoup plus foncées. Il est manifeste que les effets d'interférence sont faibles et ils vont rapidement disparaître lorsque l'épaisseur augmente.	3000	0.003	3000

SCHEDULE III**ANNEXE III****ITEMIZED LIST OF POSSIBLE EVIDENCE ON ALLEGED CONTRAVENTION OF THE MARPOL 73/78 ANNEX I DISCHARGE PROVISIONS****LISTE DÉTAILLÉE DES PREUVES POSSIBLES D'INFRACTION ALLÉGUÉE AUX DISPOSITIONS RELATIVES AUX REJETS DE L'ANNEXE I DE MARPOL 73/78**

From IMO Resolution A.542(13)

Tiré de la résolution A.542(13) de l'OMI

1. ACTION ON SIGHTING OIL POLLUTION**1 MESURES À PRENDRE EN CAS DE POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES****1.1 Particulars of ship or ships suspected of contravention****1.1 Détails concernant le ou les navires soupçonnés d'avoir commis une infraction****1.1.1 Name of ship****1.1.1 Nom du navire****1.1.2 Reasons for suspecting the ship****1.1.2 Raisons pour lesquelles le navire est soupçonné d'avoir commis une infraction****1.1.3 Date and time (GMT) of observation or identification****1.1.3 Date et heure (GMT) de l'observation ou de l'identification****1.1.4 Position of ship****1.1.4 Position du navire****1.1.5 Flag and port of registry****1.1.5 Pavillon et port d'immatriculation****1.1.6 Type (e.g. tanker, cargo ship, passenger ship, fishing vessel), size (estimated tonnage) and other descriptive data (e.g. superstructure colour and funnel mark)****1.1.6 Type (par ex. navire-citerne, navire de charge, navire à passagers, bateau de pêche), taille (tonnage estimatif) et autres données descriptives (par ex. couleur de la superstructure et marque sur la cheminée)****1.1.7 Draught condition (loaded or in ballast)****1.1.7 Tirant d'eau (en charge ou sur lest)****1.1.8 Approximate course and speed****1.1.8 Route et vitesse approximatives****1.1.9 Position of slick in relation to ship (e.g. astern, port, starboard)****1.1.9 Position de la nappe par rapport au navire (par ex. arrière, bâbord, tribord)**

- | | |
|--|--|
| 1.1.10 Part of the ship from which discharge was seen emanating | 1.1.10 Partie du navire d'où provenait le rejet |
| 1.1.11 Whether discharge ceased when ship was observed or contacted by radio | 1.1.11 Si le rejet a cessé pendant que l'on observait le navire ou lorsqu'on a communiqué avec lui par radio |
| 1.2 Particulars of slick | 1.2 Détails concernant la nappe |
| 1.2.1 Date and time (GMT) of observation if different from 1.1.3 | 1.2.1 Date et heure (GMT) de l'observation s'ils sont différents de 1.1.3 |
| 1.2.2 Position of oil slick in longitude and latitude if different from 1.1.4 | 1.2.2 Position de la nappe d'hydrocarbures en longitude et en latitude si elle est différente de 1.1.4 |
| 1.2.3 Approximate distance in nautical miles from the nearest landmark | 1.2.3 Distance approximative en milles marins par rapport à l'amer le plus près |
| 1.2.4 Approximate overall dimension of oil slick (length, width and percentage thereof covered by oil) | 1.2.4 Dimensions générales approximatives de la nappe d'hydrocarbures (longueur, largeur et pourcentage couvert par les hydrocarbures) |
| 1.2.5 Physical description of oil slick (direction and form, e.g. continuous, in patches or in windrows) | 1.2.5 Description physique de la nappe d'hydrocarbures (direction et forme, par ex. continue, plaques ou andains) |
| 1.2.6 Appearance of oil slick (indicate categories) | 1.2.6 Apparence de la nappe d'hydrocarbures (indiquer les catégories) |
| Category A Barely visible under most favourable light condition | Catégorie A : À peine visible dans les conditions d'éclairage les plus favorables |
| Category B Visible as silvery sheen on water surface | Catégorie B : Visible sous forme de reflet argenté à la surface de l'eau |
| Category C First trace of colour may be observed | Catégorie C : Première trace de couleur perceptible |
| Category D Bright band of colour | Catégorie D : Bande de couleur vive |
| Category E Colours begin to turn dull | Catégorie E : Les couleurs commencent à devenir ternes |
| Category F Colours are much darker | Catégorie F : Les couleurs sont beaucoup plus foncées |
| 1.2.7 Sky conditions (bright sunshine, overcast, etc.), lightfall and visibility (kilometres) at the time of observation | 1.2.7 État du ciel (soleil brillant, couvert, etc.), tombée du jour et visibilité (kilomètres) au moment de l'observation |
| 1.2.8 Sea state | 1.2.8 État de la mer |

1.2.9 Direction and speed of surface wind	1.2.9 Direction et vitesse du vent de surface
1.2.10 Direction and speed of current	1.2.10 Direction et vitesse du courant
1.3 Identification of the observer(s)	1.3 Identification de l'observateur ou des observateurs
1.3.1 Name of the observer	1.3.1 Nom de l'observateur
1.3.2 Organization with which observer is affiliated (if any)	1.3.2 Organisation à laquelle l'observateur est affilié (s'il est affilié à une organisation)
1.3.3 Observer's status within the organization	1.3.3 Situation de l'observateur au sein de l'organisation
1.3.4 Observation made from aircraft/ship/shore/otherwise	1.3.4 Observation faite depuis un aéronef, un navire, la terre ou un autre endroit
1.3.5 Name of identity of ship or aircraft from which the observation was made	1.3.5 Nom ou identité du navire ou de l'aéronef à bord duquel l'observation a été faite
1.3.6 Specific location of ship, aircraft, place on shore or otherwise from which observation was made	1.3.6 Situation précise du navire, de l'aéronef, de l'endroit à terre ou de tout autre endroit d'où a été faite l'observation
1.3.7 Activity engaged in by observer when observation was made, for example: patrol, voyage flight (en route from ... to ...), etc.	1.3.7 Activité qu'exerçait l'observateur lorsqu'il a fait l'observation, par exemple : patrouille, vol (parti de...en route vers...), etc.
1.4 Method of observation and documentation	1.4 Méthode d'observation et documentation
1.4.1 Visual	1.4.1 Visuelle
1.4.2 Conventional photographs	1.4.2 Photos classiques
1.4.3 Remote sensing records and/or remote sensing photographs	1.4.3 Registres de télédétection et (ou) photos de télédétection
1.4.4 Samples taken from slick	1.4.4 Échantillons prélevés dans la nappe
1.4.5 Any other form of observation (specify)	1.4.5 Toute autre forme d'observation (préciser)

Note: A photograph of the discharge should preferably be in colour. Photographs can provide the following information that a material on the sea surface is oil, that the quantity of oil discharged does constitute a violation of the Convention, that the oil is being, or has been discharged from a particular ship, the identity of the ship.

Nota : Les photos des rejets devraient de préférence être en couleurs. Les photos peuvent fournir l'information suivante : qu'une substance à la surface de la mer est un hydrocarbure, que la quantité d'hydrocarbures rejetée constitue une infraction à la Convention, que les hydrocarbures sont ou ont été rejetés par un navire en particulier, l'identité du navire.

Experience has shown that the
aforementioned can be obtained with the
following three photographs.

- .1 details of the slick taken almost vertically
down from an altitude of less than 300 m
with the sun behind the photographer;
- .2 an overall view of the ship and "slick"
showing oil emanating from a particular
ship;
- .3 details of the ship for the purpose of
identification.

**1.5 Other information if radio contact can be
established**

- 1.5.1 Master informed of pollution
- 1.5.2 Explanation of master
- 1.5.3 Ship's last port of call
- 1.5.4 Ship's next port of call
- 1.5.5 Name of ship's master and owner
- 1.5.6 Ship's call sign

2. INVESTIGATION ON BOARD

2.1 Inspection of IOPP Certificate

- 2.1.1 Name of ship
- 2.1.2 Distinctive number of letters
- 2.1.3 Port of registry
- 2.1.4 Type of ship
- 2.1.5 Date and place of issue
- 2.1.6 Date and place of endorsement

Note: if the ship is not issued with an IOPP
Certificate as much as possible of the
requested information should be given.

L'expérience démontre que l'information
susmentionnée peut être obtenue au moyen des trois
photos suivantes :

- .1 photo des détails concernant la nappe prise
d'en haut presque verticalement vers le bas à
une hauteur de moins de 300 m, le soleil
étant derrière le photographe;
- .2 une vue globale du navire et de la "nappe"
montrant les hydrocarbures qui s'échappent
d'un navire en particulier;
- .3 détails concernant le navire à des fins
d'identification.

**1.5 Autre information si l'on peut établir le
contact radio**

- 1.5.1 Capitaine informé de la pollution
- 1.5.2 Explication du capitaine
- 1.5.3 Dernier port d'escale du navire
- 1.5.4 Port d'escale suivant du navire
- 1.5.5 Nom du capitaine et du propriétaire du navire
- 1.5.6 Indicatif d'appel du navire

2 ENQUÊTE À BORD

2.1 Inspection du certificat IOPP

- 2.1.1 Nom du navire
- 2.1.2 Numéro ou lettre distinctifs
- 2.1.3 Port d'immatriculation
- 2.1.4 Type de navire
- 2.1.5 Date et lieu de délivrance
- 2.1.6 Date et lieu de certification

Nota : Si le navire n'a pas reçu de certificat IOPP, il
faudrait fournir le plus d'informations
demandées possibles.

2.2 Inspection of supplement of the IOPP Certificate

2.2.1 Applicable paragraphs of sections 2, 3, 4, 5 and 6 of the supplement (non-oil tankers)

2.2.2 Applicable paragraphs of sections 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 and 10 of the supplement (oil tankers)

Note: If the ship does not have an IOPP Certificate, a description should be given of the equipment and arrangements on board, designed to prevent marine pollution.

2.3 Inspection of Oil Records Book (O.R.B)

2.3.1 Copy sufficient pages of the O.R.B. - Part I to cover a period of 30 days prior to the reported incident.

2.3.2 Copy sufficient pages of the O.R.B. - Part II (if on board) to cover a full loading/unloading/ballasting and tank cleaning cycle of the ship. Also copy the tank diagram.

2.4 Inspection of the log-book

2.4.1 Last port, date of departure, draught forward and aft

2.4.2 Current port, date of arrival, draught forward and aft

2.4.3 Ship's position at or near the time the incident was reported

2.4.4 Spot check if positions mentioned in the log-book agree with positions noted in the O.R.B.

2.5 Inspection of other documentation on board

2.5.1 Other documentation relevant for evidence (if necessary make copies) such as:

- recent ullage sheets
- records of monitoring and control equipment

2.2 Inspection du supplément au certificat IOPP

2.2.1 Alinéas applicables des articles 2, 3, 4, 5 et 6 du supplément (navires autres que les pétroliers)

2.2.2 Alinéas applicables des articles 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 et 10 du supplément (pétroliers)

Note : Si le navire n'a pas de certificat IOPP, il faudrait donner une description de l'équipement et des dispositifs à bord conçus pour prévenir la pollution marine.

2.3 Inspection du registre des hydrocarbures (RH)

2.3.1 Copier suffisamment de pages de la partie I du RH pour couvrir une période de 30 jours précédant la pollution signalée.

2.3.2 Copier suffisamment de pages de la partie II du RH (si elle est à bord) pour couvrir tout un cycle de chargement, déchargement, ballastage et nettoyage des citernes du navire. Copier également le schéma des citernes.

2.4 Inspection du journal de bord

2.4.1 Dernier port, date de départ, tirant d'eau à l'avant et à l'arrière

2.4.2 Port actuel, date d'arrivée, tirant d'eau à l'avant et à l'arrière

2.4.3 Position du navire au moment où la pollution a été signalée ou un peu avant

2.4.4 Vérifier si les positions mentionnées dans le journal de bord correspondent aux positions indiquées dans le RH.

2.5 Inspection d'autres documents à bord

2.5.1 Autres documents pertinents pouvant servir de preuve (lorsque cela est nécessaire, faire des copies), comme :

- feuilles de jauge récentes
- registres de l'équipement de surveillance et de contrôle

2.6 Inspection of ship

2.6.1 Ship's equipment in accordance with the supplement of the IOPP Certificate

2.6.2 Samples taken. State location on board

2.6.3 Traces of oil in vicinity of overboard discharge outlets

2.6.4 Condition of engine-room and contents of bilges

2.6.5 Condition of oily-water separator, filtering equipment and alarm, stopping or monitoring arrangements

2.6.6 Contents of sludge and/or holding tanks

2.6.7 Sources of considerable leakage

On oil tankers the following additional evidence may be pertinent:

2.6.8 Oil on surface of segregated or dedicated clean ballast

2.6.9 Condition of pump-room bilges

2.6.10 Condition of COW system

2.6.11 Condition of IG system

2.6.12 Condition of monitoring and control system

2.6.13 Slop tank contents (estimate quantity of water and of oil)

2.7 Statements of persons concerned

If the O.R.B. - Part I has not been properly completed, information on the following questions may be pertinent:

2.7.1 Was there a discharge (accidental or intentional) at the time indicated on the incident report?

2.6 Inspection du navire

2.6.1 Équipement du navire conformément au supplément du certificat IOPP

2.6.2 Échantillons prélevés. Indiquer à quel endroit à bord.

2.6.3 Traces d'hydrocarbures à proximité des sorties d'évacuation à la mer

2.6.4 État de la salle des machines et contenu des fonds de cale

2.6.5 État du séparateur d'hydrocarbures et d'eau, de l'équipement de filtrage et de l'alarme, des dispositifs d'arrêt ou de surveillance

2.6.6 Contenu des citernes à boues et (ou) de stockage

2.6.7 Sources de fuite considérable

Sur les pétroliers, les preuves supplémentaires suivantes peuvent être pertinentes :

2.6.8 Hydrocarbures à la surface du ballast séparé ou du ballast propre spécialisé

2.6.9 État des fonds de cale de la chambre des pompes

2.6.10 État du système de lavage au pétrole brut

2.6.11 État du système au gaz inerte

2.6.12 État du système de surveillance et de contrôle

2.6.13 Contenu de la citerne de décantation (évaluer la quantité d'eau et d'hydrocarbures)

2.7 Déclarations des personnes concernées

Si la partie I du RH n'a pas été remplie correctement, il peut être utile de fournir l'information suivante :

2.7.1 Y a-t-il eu un rejet (accidentel ou intentionnel) à l'heure indiquée dans le rapport d'incident?

2.7.2 Is the bilge discharge controlled automatically?	2.7.2 Le rejet de l'eau de cale est-il contrôlé automatiquement?
2.7.3 If so, at what time was the system last put into operation and at what time was the system last put on manual mode?	2.7.3 Dans l'affirmative, à quelle heure le système a-t-il été mis en service la dernière fois et à quelle heure a-t-il été mis dans le mode manuel la dernière fois?
2.7.4 If not, what were date and time of the last bilge discharge?	2.7.4 Dans la négative, quelles sont la date et l'heure du dernier rejet d'eau de cale?
2.7.5 What was the date of the last disposal of residue and how was disposal effected?	2.7.5 Quelle est la date de la dernière évacuation de résidus et de quelle manière l'évacuation a-t-elle été faite?
2.7.6 Is it usual to effect discharge of bilge water directly to the sea, or to store bilge water first in a collecting tank? Identify the collecting tank.	2.7.6 Est-il habituel de rejeter l'eau de cale directement en mer, ou d'entreposer d'abord l'eau de cale dans une citerne collectrice? Identifier la citerne collectrice.
2.7.7 Have oil fuel tanks recently been used as ballast tanks?	2.7.7 A-t-on utilisé récemment les citernes de combustible liquide comme ballasts?
If the O.R.B. - Part II has not been properly completed information on the following questions may be pertinent:	Si la partie II du RH n'a pas été remplie correctement, il peut être utile de fournir l'information suivante :
2.7.8 What was the cargo/ballast distribution in the ship on departure from the last port?	2.7.8 Quelle était la répartition cargaison-ballast sur le navire à son départ du dernier port?
2.7.9 What was the cargo/ballast distribution in the ship on arrival in the current port?	2.7.9 Quelle était la répartition cargaison-ballast sur le navire à son arrivée au port actuel?
2.7.10 When and where was the last loading effected?	2.7.10 Quand et où le dernier chargement a-t-il eu lieu?
2.7.11 When and where was the last unloading effected?	2.7.11 Quand et où le dernier déchargement a-t-il eu lieu?
2.7.12 When and where was the last discharge or dirty ballast?	2.7.12 Quand et où le dernier rejet de ballast pollué a-t-il eu lieu?
2.7.13 When and where was the last cleaning or cargo tanks?	2.7.13 Quand et où les citernes de cargaison ont-elles été nettoyées la dernière fois?
2.7.14 When and where was the last COW operation and which tanks were washed?	2.7.14 Quand et où le dernier lavage au pétrole brut a-t-il eu lieu et quelles citernes ont été lavées?
2.7.15 When and where was the last decanting of slop tanks?	2.7.15 Quand et où les citernes de décantation ont-elles été vidées la dernière fois?

2.7.16 What is the ullage in the slop tanks and the corresponding height of interface?

2.7.17 Which tanks contained the dirty ballast during the ballast voyage (if ship arrived in ballast)?

2.7.18 Which tanks contained the clean ballast during the ballast voyage (if ship arrived in ballast)?

In addition following information may be pertinent

2.7.19 Details of the present voyage of the ship (previous ports, next ports, trade)

2.7.20 Contents of oil fuel and ballast tanks

2.7.21 Previous and next bunkering, type of oil fuel

2.7.22 Availability or non-availability of reception facilities for oily wastes during the present voyage

2.7.23 Internal transfer of oil fuel during the present voyage

In the case of oil tankers the following additional information may be pertinent:

2.7.24 The trade the ship is engaged in such as short/long distance, crude or product or alternating crude/product, lightening service, oil/dry bulk

2.7.25 Which tanks clean and dirty

2.7.26 Repairs carried out or envisaged in cargo tanks

Miscellaneous information

2.7.27 Comments in respect of condition of ship's equipment

2.7.16 Quelle est la jauge des citernes de décantation et la hauteur correspondante de l'interface?

2.7.17 Quelles citernes contenaient le ballast pollué durant le voyage sur lest (si le navire est arrivé sur lest)?

2.7.18 Quelles citernes contenaient le ballast propre durant le voyage sur lest (si le navire est arrivé sur lest)?

L'information suivante peut également être pertinente :

2.7.19 Détails concernant le voyage actuel du navire (ports précédents, ports suivants, activité)

2.7.20 Contenu des citernes de combustible liquide et des ballasts

2.7.21 Mazoutage précédent et suivant, type de combustible liquide

2.7.22 Disponibilité ou non-disponibilité d'installations de réception pour recevoir les résidus d'hydrocarbures durant le voyage actuel

2.7.23 Transfert interne de combustible liquide durant le voyage actuel

Dans le cas des pétroliers, l'information supplémentaire suivante peut être pertinente :

2.7.24 L'activité dans laquelle le navire est engagé, tel que transport, sur de courtes ou longues distances, d'un produit brut ou d'un autre produit ou de l'un et l'autre alternativement, d'hydrocarbures et de marchandises solides en vrac, service d'allégement

2.7.25 Quelles sont les citernes propres et les citernes polluées

2.7.26 Réparations effectuées ou prévues dans les citernes à cargaison

Information diverse

2.7.27 Observations en ce qui concerne l'état de l'équipement du navire

2.7.28	Comments in respect of pollution report	2.7.28	Observations en ce qui concerne le rapport de pollution
2.7.29	Other comments	2.7.29	Autres observations
3.	INVESTIGATION ASHORE	3	ENQUÊTE À TERRE
3.1.	Analyses of oil samples	3.1	Analyse des échantillons d'hydrocarbures
3.1.1	Indicate method and results of the samples' analyses	3.1.1	Indiquer la méthode et les résultats des analyses des échantillons
3.2	Further information	3.2	Autre information
3.2.1	Additional information on the ship, obtained from oil terminal staff, tank cleaning contractors or shore reception facilities may be pertinent	3.2.1	L'information supplémentaire sur le navire, obtenue du personnel des terminaux pétroliers, des entrepreneurs de nettoyage de citernes ou des installations de réception à terre peut être pertinente.
Note:	Any information under this heading is, if practicable, to be corroborated by documentation such as signed statements, invoices, receipts, etc.	Nota :	Toute information visée dans cette rubrique doit, autant que possible, être corroborée par des documents tels que des déclarations signées, des factures, des reçus, etc.
4.	INFORMATION NOT COVERED BY THE FOREGOING	4	INFORMATION NON MENTIONNÉE CI-DESSUS
5.	CONCLUSION	5	CONCLUSION
5.1.1	Summing up of the investigator's conclusions	5.1.1	Résumé des conclusions de l'enquêteur
5.1.2	Indication of applicable provisions of Annex I or MARPOL 73/78 which the ship is suspected of having contravened	5.1.2	Indication des dispositions applicables de l'annexe I de MARPOL 73/78 que le navire est soupçonné d'avoir enfreint
5.1.3	Did the results of the investigation warrant the filing of a deficiency report?	5.1.3	Les résultats de l'enquête justifiaient-ils le dépôt d'un rapport de non conformité?

SCHEDULE IV**ANNEXE IV****ITEMIZED LIST OF POSSIBLE EVIDENCE ON ALLEGED CONTRAVENTION OF THE MARPOL 73/78 ANNEX II DISCHARGE PROVISIONS****LISTE DÉTAILLÉE DES PREUVES POSSIBLES D'INFRACTION ALLÉGUÉE AUX DISPOSITIONS RELATIVES AUX REJETS DE L'ANNEXE II DE MARPOL 73/78**

From IMO Resolution MEPC 26(23)

Tiré de la résolution CPMM 26(23) de l'OMI

- | | |
|--|--|
| 1. ACTION ON SIGHTING POLLUTIONS | 1 MESURES À PRENDRE EN CAS DE POLLUTION |
| 1.1 Particulars of ship or ships suspected of contravention | 1.1 Détails concernant le ou les navires soupçonnés d'avoir commis une infraction |
| 1.1.1 Name of ship | 1.1.1 Nom du navire |
| 1.1.2 Reasons for suspecting the ship | 1.1.2 Raisons pour lesquelles le navire est soupçonné d'avoir commis une infraction |
| 1.1.3 Date and time (UTC) of observation or identification | 1.1.3 Date et heure (TUC) de l'observation ou de l'identification |
| 1.1.4 Position of ship | 1.1.4 Position du navire |
| 1.1.5 Flag and port of registry | 1.1.5 Pavillon et port d'immatriculation |
| 1.1.6 Type (e.g. tanker, cargo ship, passenger ship, fishing vessel), size (estimated tonnage) and other descriptive data (e.g. superstructure colour and funnel mark) | 1.1.6 Type (par ex. navire-citerne, navire de charge, navire à passagers, bateau de pêche), taille (tonnage estimatif) et autres données descriptives (par ex. couleur de la superstructure et marque sur la cheminée) |
| 1.1.7 Draught condition (loaded or in ballast) | 1.1.7 Tirant d'eau (en charge ou sur lest) |
| 1.1.8 Approximate course and speed | 1.1.8 Route et vitesse approximatives |
| 1.1.9 Position of slick in relation to ship (e.g. astern, port, starboard) | 1.1.9 Position de la nappe par rapport au navire (par ex. arrière, bâbord, tribord) |
| 1.1.10 Part of the ship from which discharge was seen emanating | 1.1.10 Partie du navire d'où provenait le rejet |

- | | |
|---|---|
| 1.1.11 Whether discharge ceased when ship was observed or contacted by radio | 1.1.11 Si le rejet a cessé pendant qu'on observait le navire ou lorsqu'on a communiqué avec lui par radio |
| 1.2 Particulars of slick | 1.2 Détails concernant la nappe |
| 1.2.1 Date and time (UTC) of observation if different from 1.1.3 | 1.2.1 Date et heure (TUC) de l'observation s'ils sont différents de 1.1.3 |
| 1.2.2 Position of slick in longitude and latitude if different from 1.1.4 | 1.2.2 Position de la nappe en longitude et en latitude si elle est différente de 1.1.4 |
| 1.2.3 Approximate distance in nautical miles from the nearest land | 1.2.3 Distance approximative en milles marins par rapport à l'amer le plus près |
| 1.2.4 Depth of water according to sea chart | 1.2.4 Profondeur de l'eau d'après les cartes marines |
| 1.2.5 Approximate overall dimension of slick (length, width and percentage thereof covered) | 1.2.5 Dimensions générales approximatives de la nappe (longueur, largeur et pourcentage couvert) |
| 1.2.6 Physical description of slick (direction and form, e.g. continuous, in patches or in windrows) | 1.2.6 Description physique de la nappe (direction et forme, par ex. continue, plaques ou andains) |
| 1.2.7 Colour of slick | 1.2.7 Couleur de la nappe |
| 1.2.8 Sky conditions (bright sunshine, overcast, etc.) lightfall and visibility (km) at the time of observation | 1.2.8 État du ciel (soleil brillant, couvert, etc.), tombée du jour et visibilité (km) au moment de l'observation |
| 1.2.9 Sea state | 1.2.9 État de la mer |
| 1.2.10 Direction and speed of surface wind | 1.2.10 Direction et vitesse du vent de surface |
| 1.2.11 Direction and speed of current | 1.2.11 Direction et vitesse du courant |
| 1.3 Identification of the observer(s) | 1.3 Identification de l'observateur ou des observateurs |
| 1.3.1 Name of the observer | 1.3.1 Nom de l'observateur |
| 1.3.2 Organization with which observer is affiliated (if any) | 1.3.2 Organisation à laquelle l'observateur est affilié (s'il est affilié à une organisation) |
| 1.3.3 Observer's status within the organization | 1.3.3 Situation de l'observateur au sein de l'organisation |
| 1.3.4 Observation made from aircraft (ship) (shore) or otherwise | 1.3.4 Observation faite depuis un aéronef, un navire, la terre ou un autre endroit |
| 1.3.5 Name or identity of ship or aircraft from which the observation was made | 1.3.5 Nom ou identité du navire ou de l'aéronef à bord duquel l'observation a été faite |

1.3.6 Specific location of ship, aircraft, place on shore or otherwise from which observation was made	1.3.6 Situation précise du navire, de l'aéronef, de l'endroit à terre ou de tout autre endroit d'où a été faite l'observation
1.3.7 Activity engaged in by observer when observation was made, for example patrol, voyage, flight (en route from ... to ...) etc.	1.3.7 Activité qu'exerçait l'observateur lorsqu'il a fait l'observation, par exemple : patrouille, vol (parti de...en route vers...), etc.
1.4 Method of observation and documentation	1.4 Méthode d'observation et documentation
1.4.1 Visual	1.4.1 Visuelle
1.4.2 Conventional photographs	1.4.2 Photos classiques
1.4.3 Remote sensing records and/or remote sensing photographs	1.4.3 Registres de télédétection et (ou) photos de télédétection
1.4.4 Samples taken from slick	1.4.4 Échantillons prélevés dans la nappe
1.4.5 Any other form of observation (specify)	1.4.5 Toute autre forme d'observation (préciser)
Note: A photograph of the discharge should preferably be in colour.	Nota : Les photos des rejets devraient de préférence être en couleurs.
The best results may be obtained with the following three photographs:	Les meilleurs résultats peuvent être obtenus avec les trois photos suivantes :
.1 details of the slick taken almost vertically down from an altitude of less than 300 m with the sun behind the photographer;	.1 photo des détails concernant la nappe prise d'en haut presque verticalement vers le bas à une hauteur de moins de 300 m, le soleil étant derrière le photographe;
.2 an overall view of the ship and "slick" showing a substance emanating from a particular ship; and	.2 une vue globale du navire et de la "nappe" montrant une substance qui s'échappe d'un navire en particulier;
.3 details of the ship for the purpose of identification.	.3 détails concernant le navire à des fins d'identification.
1.5 Other information if radio contact can be established	1.5 Autre information si l'on peut établir le contact radio
1.5.1 Master informed of pollution	1.5.1 Capitaine informé de la pollution
1.5.2 Explanation of master	1.5.2 Explication du capitaine
1.5.3 Ship's last port of call	1.5.3 Dernier port d'escale du navire
1.5.4 Ship's next port of call	1.5.4 Port d'escale suivant du navire
1.5.5 Name of ship's master and owner	1.5.5 Nom du capitaine et du propriétaire du navire

1.5.6 Ship's call sign	1.5.6 Indicatif d'appel du navire
2. INVESTIGATION ON BOARD	2 ENQUÊTE À BORD
2.1 Inspection of the Certificate (COF or NLS Certificate)	2.1 Inspection du certificat (COF ou SLN)
2.1.1 Name of ship	2.1.1 Nom du navire
2.1.2 Distinctive number or letters	2.1.2 Numéro ou lettre distinctifs
2.1.3 Port of registry	2.1.3 Port d'immatriculation
2.1.4 Type of ship	2.1.4 Type de navire
2.1.5 Date and time of issue	2.1.5 Date et lieu de délivrance
2.1.6 Date and place of endorsement	2.1.6 Date et lieu de certification
2.2 Inspection of P and A Manual	2.2 Inspection du Manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet
2.2.1 List of Annex II substances the ship is permitted to carry	2.2.1 Liste des substances, indiquées à l'annexe II, que le navire est autorisé à transporter
2.2.2 Limitation as to tanks in which these substances may be carried	2.2.2 Limitation quant aux citernes dans lesquelles ces substances peuvent être transportées
2.2.3 Ship equipped with an efficient stripping system	2.2.3 Navire muni d'un système d'assèchement efficient
2.2.4 Residue quantities established at survey	2.2.4 Quantités de résidus établies au moment de la visite
2.3 Inspection of Cargo Record Book (CRB)	2.3 Inspection du registre de la cargaison (RC)
2.3.1 Copy sufficient pages of the CRB to cover a full loading/unloading/ballasting and tank cleaning cycle of the ship. Also copy the tank diagram.	2.3.1 Copier suffisamment de pages du RC pour couvrir tout un cycle de chargement, déchargement, ballastage et nettoyage des citernes du navire. Copier également le schéma des citernes.
2.4 Inspection of log-book	2.4 Inspection du journal de bord
2.4.1 Last port, date of departure, draught forward and aft	2.4.1 Dernier port, date de départ, tirant d'eau à l'avant et à l'arrière
2.4.2 Current port, date of arrival, draught forward and aft	2.4.2 Port actuel, date d'arrivée, tirant d'eau à l'avant et à l'arrière
2.4.3 Ship's position at or near the time the incident was reported	2.4.3 Position du navire au moment où la pollution a été signalée ou un peu avant

2.4.4 Spot check if times entered in the Cargo Record Book in respect of discharges correspond with sufficient distance from the nearest land, the required ship's speed and with sufficient water depth.

2.5 Inspection of other documentation on board

2.5.1 Other documentation relevant for evidence (if necessary make copies such as:

- cargo documents of cargo presently or recently carried, together with relevant information on required unloading temperature, viscosity and /or melting point
- records of temperature of substances during unloading
- records of monitoring equipment if fitted

2.6 Inspection of ship

2.6.1 Ship's equipment in accordance with the P and A Manual

2.6.2 Samples taken. State location on board

2.6.3 Sources of considerable leakage

2.6.4 Cargo residues on surface of segregated or dedicated clean ballast

2.6.5 Condition of pump-room bilges

2.6.6 Condition of monitoring system

2.6.7 Slop tank contents (estimate quantity of water and residues)

2.4.4 Vérifier si les heures inscrites dans le Registre de la cargaison en ce qui concerne les rejets correspondent à une distance suffisante de la terre la plus proche, à la vitesse requise du navire et à une profondeur d'eau suffisante.

2.5 Inspection d'autres documents à bord

2.5.1 Autres documents pertinents pouvant servir de preuve (lorsque cela est nécessaire, faire des copies), comme :

- documents sur la cargaison transportée actuellement ou récemment, ainsi que l'information pertinente sur la température, la viscosité et (ou) le point de fusion requis pendant le déchargement
- registres de température des substances durant le déchargement
- registres de l'équipement de surveillance si le navire est muni d'un tel équipement

2.6 Inspection du navire

2.6.1 Équipement du navire conformément au Manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet

2.6.2 Échantillons prélevés. Indiquer à quel endroit à bord.

2.6.3 Sources de fuite considérable

2.6.4 Résidus de cargaison à la surface du ballast séparé ou du ballast propre spécialisé

2.6.5 État des fonds de cale de la chambre des pompes

2.6.6 État du système de surveillance

2.6.7 Contenu de la citerne de décantation (évaluer la quantité d'eau et de résidus)

2.7 Statements of persons concerned

If the CRB has not been properly completed, information on the following questions may be pertinent:

- 2.7.1 Was there a discharge (accidental or intentional) at the time indicated on the incident report?
- 2.7.2 Which tanks are going to be loaded in the port?
- 2.7.3 Which tanks needed cleaning at sea? Had the tanks been prewashed?
- 2.7.4 When and where were these cleaned?
- 2.7.5 Residues of which substances were involved?
- 2.7.6 What was done with the tankwashing slops?
- 2.7.7 Was the slop tank, or cargo tank used as a slop tank, discharged at sea?
- 2.7.8 When and where was the discharge effected?
- 2.7.9 What are the contents of the slop tank or cargo tank used as slop tank?
- 2.7.10 Which tanks contained the dirty ballast during the ballast voyage (if ship arrived in ballast)?
- 2.7.11 Which tanks contained the clean ballast during the ballast voyage (if ship arrived in ballast)?
- 2.7.12 Details of the present voyage of the ship (previous ports, next ports, trade).
- 2.7.13 Difficulties experienced with discharge to shore reception facilities.
- 2.7.14 Difficulties experienced with efficient stripping operations.
- 2.7.15 Which tanks are clean or dirty on arrival?

2.7 Déclarations des personnes concernées

Si le RC n'a pas été rempli correctement, il peut être utile de fournir l'information suivante :

- 2.7.1 Y a-t-il eu un rejet (accidentel ou intentionnel) à l'heure indiquée dans le rapport d'incident?
- 2.7.2 Quelles citernes doivent être chargées au port?
- 2.7.3 Quelles citernes ont dû être nettoyées en mer? Les citernes avaient-elles été prélavées?
- 2.7.4 Quand et où ont-elles été lavées?
- 2.7.5 Les résidus de quelles substances étaient en cause?
- 2.7.6 Qu'a-t-on fait avec les eaux de nettoyage?
- 2.7.7 Le contenu de la citerne de décantation, ou de la citerne à cargaison utilisée comme citerne de décantation, a-t-il été rejeté en mer?
- 2.7.8 Quand et où le rejet a-t-il été effectué?
- 2.7.9 Quel est le contenu de la citerne de décantation ou de la citerne à cargaison utilisée comme citerne de décantation?
- 2.7.10 Quelles citernes contenaient le ballast pollué durant le voyage sur lest (si le navire est arrivé sur lest)?
- 2.7.11 Quelles citernes contenaient le ballast propre durant le voyage sur lest (si le navire est arrivé sur lest)?
- 2.7.12 Détails concernant le voyage actuel du navire (ports précédents, ports suivants, commerce)
- 2.7.13 Difficultés rencontrées en ce qui concerne le rejet dans des installations de réception à terre.
- 2.7.14 Difficultés rencontrées en ce qui concerne les opérations d'assèchement efficaces.
- 2.7.15 Quelles sont les citernes propres et les citernes polluées à l'arrivée?

2.7.16 Repairs carried out or envisaged in cargo tanks.

Miscellaneous information

2.7.17 Comments in respect of condition of ship's equipment.

2.7.18 Comments in respect of pollution report.

2.7.19 Other comments.

3. INVESTIGATION ASHORE

3.1 Analyses of samples

3.1.1 Indicate method and results of the samples' analyses.

3.2 Further information

3.2.1 Additional information on the ship, obtained from terminal staff, tank cleaning contractors or shore reception facilities may be pertinent.

Note: Any information under this heading is, if practicable, to be corroborated by documentation such as signed statements, invoices, receipts, etc.

3.3 Information from previous unloading port terminal

3.3.1 Confirmation that the ship unloaded, stripped or prewashed in accordance with its P and A Manual.

3.3.2 The nature of difficulties if any.

3.3.3 Restrictions by authorities under which the ship was permitted to sail.

3.3.4 Restrictions in respect of shore reception facilities

2.7.16 Réparations effectuées ou prévues dans les citernes à cargaison

Information diverse

2.7.17 Observations en ce qui concerne l'état de l'équipement du navire

2.7.18 Observations en ce qui concerne le rapport de pollution

2.7.19 Autres observations

3 ENQUÊTE À TERRE

3.1 Analyse des échantillons

3.1.1 Indiquer la méthode et les résultats des analyses des échantillons

3.2 Autre information

3.2.1 L'information supplémentaire sur le navire, obtenue du personnel des terminaux, des entrepreneurs de nettoyage de citernes ou des installations de réception à terre peut être pertinente.

Nota : Toute information visée dans cette rubrique doit, autant que possible, être corroborée par des documents tels que des déclarations signées, des factures, des reçus, etc.

3.3 Information obtenue du terminal portuaire de déchargement précédent

3.3.1 Confirmation que le navire a été déchargé, asséché ou prélavé conformément au Manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet.

3.3.2 La nature des difficultés rencontrées, si on en a rencontrées.

3.3.3 Restrictions en vertu desquelles le navire était autorisé à naviguer.

3.3.4 Restrictions en ce qui concerne les installations de réception à terre

-
- | | | | |
|-----|--|-----|---|
| 4. | INFORMATION NOT COVERED BY
THE FOREGOING | 4 | INFORMATION NON MENTIONNÉE
CI-DESSUS |
| 5. | CONCLUSION | 5 | CONCLUSION |
| 5.1 | Summing up of the investigator's
conclusions. | 5.1 | Résumé des conclusions de l'enquêteur |
| 5.2 | Indication of applicable provisions of Annex
II to MARPOL 73/78 which the ship is
suspected of having contravened. | 5.2 | Indication des dispositions applicables de
l'annexe II de MARPOL 73/78 que le navire est
soupçonné d'avoir enfreint |
| 5.3 | Did the results of the investigation warrant
the filling of a deficiency report? | 5.3 | Les résultats de l'enquête justifiaient-ils le dépôt
d'un rapport de non conformité? |

SCHEDULE V

ANNEXE V

SAMPLING

ÉCHANTILLONNAGE

1. The proper collection, storage, shipping and analysis of pollutant samples will provide legally valid evidence and a more convincing testimony against a suspected polluter.

2. Samples should be taken from:

- (a) water upstream of the polluted area to show prespill conditions,
- (b) the polluted area, and
- (c) possible sources.

3. The analysis of these samples will prove that the substance in the water is in fact a pollutant substance. If the sample from the polluted area is matched with a sample from a ship then this will prove, as a minimum, that the ship could have been the polluter. If only one match is found amongst all possible sources, then this will indicate that the ship must have been the polluter. In order for analysis to prove that the samples are a match, care must be taken in collecting and storing the samples in order to prevent contamination.

4. **Equipment:** In order to properly conduct an investigation and collect legally admissible evidence, a sampling kit should be prepared. The provision of sampling kits is a regional responsibility, however, it is suggested that kits contain the following items:

- (a) at least 4 clean, clear, wide mouthed glass jars or polyethylene or polypropylene bottles with teflon or aluminum lined lids,
- (b) self-sticking labels for the jars,
- (c) adhesive white tape,
- (d) permanent ink marker,

1. Des échantillons de polluant prélevés, entreposés, expédiés et analysés correctement constitueront une preuve juridiquement valable et un témoignage plus convaincant contre un présumé pollueur.

2. On devrait prélever des échantillons :

- a) en amont de la zone polluée pour montrer les conditions avant le déversement,
- b) dans la zone polluée,
- c) au niveau des sources possibles.

3. L'analyse de ces échantillons permettra de déterminer si la substance dans l'eau est effectivement une substance polluante. Si l'échantillon prélevé dans la zone polluée est identique à un échantillon prélevé à bord du navire, alors cela prouvera au moins que le navire peut être le pollueur. Si cet échantillon est le seul, parmi les échantillons prélevés de toutes les sources possibles, à être identique, alors on saura que le navire est le pollueur. Pour que l'analyse puisse prouver que les échantillons sont identiques, il faut prendre garde, lorsqu'on prélève et entrepose les échantillons, de ne pas les contaminer.

4. **Équipement :** Pour bien mener une enquête et recueillir une preuve juridiquement admissible, il faudrait préparer une trousse d'échantillonnage. La responsabilité de fournir les troussees d'échantillonnage incombe aux Régions; toutefois, les troussees devraient contenir les articles suivants :

- a) au moins 4 bocaux en verre ou bouteilles en polyéthylène ou polypropylène transparent, propres, à large ouverture, munis de couvercles doublés de téflon ou d'aluminium,
- b) étiquettes autocollantes pour les bocaux,
- c) ruban adhésif blanc,
- d) crayon feutre à encre indélébile,

- (e) pen or pencil,
- (f) notebook,
- (g) aluminum foil,
- (h) at least 4 pieces of oleophilic cloth (approx. 30 cm × 30 cm each) such as 'polycloth' or teflon strips,
- (i) disposable gloves,
- (j) wooden spatulas (tongue depressors),
- (k) line or sail twine,
- (l) copy of applicable regulations and Acts,
- (m) Pollution Incident Report forms,
- (n) copy of this Information Manual,
- (o) copy of regional investigative procedures,
- (p) telescopic rod (such as a golf ball retriever) to assist in reaching,
- (q) rags or towels,
- (r) overalls,
- (s) tape recorder,
- (t) tape measure,
- (u) camera, and
- (v) flashlight.

Sampling jars should be unused. The preferred method of cleaning jars includes rinsing with a high purity solvent, washing with a strong soap solution, rinsing with tap water, rinsing with distilled water, air drying (preferably at 105°C) and capping immediately when dry. When a prepared kit is not available any clean glass jar may be used for sampling, however, the top of the jar should be covered with aluminum foil before capping as plastic tops or tops backed with rubber, plastic or waxy material may contaminate the sample. It should be noted that jars capped using aluminum foil do tend to leak. If a mason jar with a 2 piece top is used, the lid should be flipped over so the rubber ring is up.

5. Sampling Procedures: When collecting samples the following procedures may be helpful:

- a) Direct contact between the sample-taker and the pollutant should be avoided to prevent injury to the sample-taker from unknown hazardous chemicals and to prevent contamination of the sample. Contact can be avoided by wearing protective gloves, by collecting samples using a string tied to the sample jar, by using a wooden spatula to

- e) plume ou crayon,
- f) bloc-notes,
- g) papier d'aluminium,
- h) au moins quatre pièces de tissu oléophile (mesurant approximativement 30 cm X 30 cm chacune) comme des bandes en téflon,
- i) gants jetables,
- j) spatules en bois (abaisse-langue),
- k) corde ou fil à voiles,
- l) copie des règlements et lois applicables,
- m) formules de Rapport d'incident de pollution,
- n) copie du présent Manuel d'information,
- o) copie des procédures régionales d'enquête,
- p) tige télescopique (comme un ramasse-balles) servant d'allonge
- q) chiffons ou serviettes,
- r) salopettes,
- s) magnétophone,
- t) ruban-mesure,
- u) caméra,
- v) lampe de poche.

Les bocal d'échantillonnage ne devraient pas avoir déjà servi. La meilleure méthode pour nettoyer les bocal consiste à les rincer avec un solvant pur, à les laver avec une solution savonneuse concentrée, à les rincer avec l'eau du robinet puis avec de l'eau distillée, à les faire sécher à l'air (de préférence à 105°C) et à les fermer dès qu'ils sont secs. Lorsqu'on n'a pas de trousse préparée, on peut utiliser n'importe quel bocal en verre propre pour l'échantillonnage, mais il faut recouvrir de papier d'aluminium le dessus des bocal avant de les boucher, parce que les couvercles en plastique ou les couvercles garnis de caoutchouc, de plastique ou de cire peuvent contaminer l'échantillon. Il faudrait noter que les bocal bouchés avec du papier d'aluminium ont tendance à couler. Si on utilise un bocal Mason muni d'un couvercle comportant 2 pièces, il faudrait retourner le couvercle de façon à ce que la rondelle de caoutchouc soit vers le haut.

5. Procédures d'échantillonnage : Lorsqu'on prélève des échantillons, il peut être utile de suivre les procédures suivantes :

- a) La personne qui fait le prélèvement devrait éviter d'entrer en contact direct avec le polluant et ce, afin de prévenir les blessures causées par des produits chimiques dangereux inconnus, ainsi que la contamination de l'échantillon. Elle peut éviter tout contact en portant des gants de protection, en prélevant les échantillons à l'aide d'un bocal

scrape the sample off rocks or pilings, or by collecting the sample using oleophilic cloth or teflon strips.

- b) No part of a sampling device that has come in contact with a prior sample should be reused; this would include ladles, spatulas, jars, string, gloves, teflon strips, reaching devices, etc.
- c) Sample bottles should not be filled greater than 2/3 full.
- d) A minimum of 1 or 2 ml of pollutant is required for analysis although 2/3 of a bottle is preferable.
- e) When using a small boat to collect samples from the water it is preferable to approach the slick from downwind. The sample should be taken as far as possible from a boat's exhaust. If conditions permit, the boat should coast into the slick after cutting the engine.
- f) When collecting a sample from a floating slick, a jar may be dipped into the pollutant at an angle until the lip of the jar is just below the layer of pollutant so that it is drawn off the surface of the water. If water is collected as well, either pour the water out while holding the pollutant back with a spatula, or cap the jar, invert it, then open the cap slightly to let the water flow out. If only a small amount of the pollutant remains in the jar, then the procedure should be repeated until enough pollutant has been collected. As little water as possible should remain when sampling is completed.
- g) Teflon strips may be used to collect samples from an oil slick and are particularly useful when the slick is a thin film. The strips should be skimmed through the slick. The oil should be allowed to drip off the strips into the sample jar. The procedure should be repeated until enough oil has been collected. The strips should be placed in the sample jar and the jar sealed.

attaché à une ficelle, en utilisant une spatule en bois pour prélever un échantillon sur des roches ou des pilotis, ou en prélevant l'échantillon à l'aide d'une pièce de tissu oléophile ou de bandes en téflon.

- b) On ne devrait pas réutiliser une pièce de dispositif d'échantillonnage qui est déjà entrée en contact avec un échantillon; cela inclut les louches, spatules, bocaux, ficelles, gants, bandes en téflon, allonges, etc.
- c) Les bouteilles contenant les échantillons ne devraient pas être remplies plus qu'aux 2/3.
- d) Il faut au moins 1 ou 2 mL de polluant pour l'analyse, même s'il est préférable d'avoir les 2/3 d'une bouteille.
- e) Lorsqu'on utilise un petit bateau pour prélever les échantillons dans l'eau, il est préférable de s'approcher de la nappe dans le sens du vent. L'échantillon devrait être prélevé le plus loin possible de l'échappement du bateau. Si les conditions le permettent, on devrait laisser le bateau glisser dans la nappe après avoir coupé le moteur.
- f) Lorsqu'on prélève un échantillon dans une nappe flottante, on peut plonger un bocal dans le polluant à un angle tel que le bord du bocal se trouve juste au-dessous de la couche de polluant de façon à ce que l'échantillon soit prélevé à la surface de l'eau. Si l'on prélève de l'eau en même temps, on peut soit la verser en retenant le polluant à l'aide d'une spatule, soit boucher le bocal, le mettre à l'envers, puis ouvrir un peu le bocal pour laisser sortir l'eau. S'il ne reste qu'une petite quantité de polluant dans le bocal, on devrait alors répéter les procédures jusqu'à ce qu'une quantité suffisante de polluant ait été prélevée. Il devrait rester le moins d'eau possible une fois l'opération terminée.

- g) On peut utiliser, pour prélever des échantillons dans une nappe d'hydrocarbures, des bandes de téflon qui sont particulièrement utiles lorsque la nappe est très mince. On devrait passer les bandes légèrement à la surface de la nappe et les laisser s'égoutter dans le bocal. La procédure devrait être répétée jusqu'à ce qu'une quantité suffisante d'hydrocarbures ait été prélevée. On devrait placer

- h) Oleophilic cloth is also useful when collecting samples from thin films of petroleum products. The cloth should be dragged through the water surface until saturated with the petroleum product, then placed in a sample jar and sealed.
- i) When collecting a sample of a pollutant soaked in absorbent material (such as sawdust, cat litter, etc.) or soaked in sand, take a sample of the material where the accumulation of the pollutant appears the greatest. A sample of the material unaffected by the pollutant should also be collected.
- j) When collecting a sample of a pollutant which has covered pilings, sea walls, etc. the pollutant should be scraped off with a wooden spatula then scraped off the spatula onto the inside edge of the jar. If the pilings are creosote-treated then a sample of the creosote, uncontaminated by the pollutant, should be placed in a separate jar.
- k) When collecting a sample from coated vegetation, place the heaviest coated portions of the vegetation in the sample jar rather than attempting to scrape the pollutant from the vegetation.
- l) When collecting a sample from the sea of a pollutant that is miscible or partially miscible in water, take several samples to attempt to collect the strongest concentration of the pollutant in the water.
- m) The telescopic rod and the oleophilic cloth may also prove useful in collecting samples onboard the ship.
- n) The sample jar should be capped immediately after the sample has been taken. As indicated in paragraph 4 above, aluminum foil should be used to cover the top of the jar if teflon or aluminum lined lids are not available. The lid should be secured tightly and the outside of the jar wiped clean if necessary. A label should be prepared showing the name of the exhibit, the date, les bandes dans le bocal et fermer hermétiquement ce dernier.
- h) Une pièce de tissu oléophile est également très utile pour prélever des échantillons dans de minces couches de produits pétroliers. On devrait traîner la pièce de tissu à la surface de l'eau jusqu'à ce qu'elle soit imprégnée de produit pétrolier, puis la placer dans un bocal et fermer hermétiquement ce dernier.
- i) Lorsqu'on prélève un échantillon de polluant dans une substance absorbante qui en est imprégnée (comme de la sciure de bois, de la litière pour chats, etc.) ou dans du sable, on prend un échantillon de la substance à l'endroit où il semble y avoir le plus de polluant. Il faudrait également prélever un échantillon de substance non imprégnée de polluant.
- j) Lorsqu'on prélève un échantillon de polluant sur des pilotis, une digue, etc., on devrait gratter le polluant à l'aide d'une spatule en bois puis essuyer la spatule sur le bord intérieur du bocal. Si les pilotis sont traités au créosote, il faudrait placer dans un autre bocal un échantillon du créosote non contaminé par le polluant.
- k) Lorsqu'on prélève un échantillon sur de la végétation, il faut placer les parties les plus touchées de la végétation dans le bocal plutôt que de tenter de gratter le polluant.
- l) Lorsqu'on prélève dans la mer un échantillon de polluant qui est miscible ou partiellement miscible dans l'eau, il faut prendre plusieurs échantillons afin de tenter de prélever un échantillon où la concentration de polluant est la plus forte.
- m) La tige télescopique et la pièce de tissu oléophile peuvent aussi être utiles pour prélever des échantillons à bord du navire.
- n) On devrait boucher le bocal immédiatement après avoir prélevé l'échantillon. Comme il est indiqué en 4, on devrait placer du papier d'aluminium sur le dessus du bocal si l'on n'a pas de couvercles doublés de téflon ou d'aluminium. On devrait fermer hermétiquement le couvercle et, au besoin, essuyer le bocal à l'extérieur. On devrait préparer et coller sur le bocal une étiquette indiquant le nom

the sample number and the name of the investigator and attached to the sampling jar. When naming the exhibit care should be taken not to make assumptions or incriminations (e.g. 'Sample, No. 2, obtained June 3, 1987 from the water, alongside m/v 'Cargo Ship' moored at Pier 17, St. John's, Nfld.' identifies the sample sufficiently while 'Sample of fuel oil from m/v 'Cargo Ship', obtained from the water alongside the ship moored at Pier 17, St. John's, Nfld.' assumes that the sample is fuel oil when this should be determined by analysis and assume the oil came from m/v 'Cargo Ship' when this must be proved through the investigation). Apply white adhesive tape over the cap of the jar and then around the cap of the jar as shown in figures 1 and 2. Initials should be placed across tape intersections as marked with an X. Record the time, date, location from which each sample was taken and the names of any witnesses to the sample taking.

- o) It should be noted that any equipment used in collecting the sample may be required in court.

6. If possible, extra samples should be taken and kept by the PPO in case something should happen to the originals, i.e. they are lost in delivery or continuity of possession cannot be established.

de la pièce, la date, le numéro de l'échantillon et le nom de l'enquêteur. Lorsqu'on donne un nom à la pièce, on doit prendre soin de ne pas faire de supposition ou d'accusation (par ex. "Échantillon n° 2, prélevé le 3 juin 1987 dans l'eau, à côté du n.m. "Cargo" amarré au quai 17, St. John's, T.-N." identifie suffisamment l'échantillon, tandis que "Échantillon de mazout du n.m. "Cargo", prélevé dans l'eau à côté du navire amarré au quai 17, St. John's, T.-N." suppose que l'échantillon est du mazout, alors que cela devrait être déterminé par l'analyse, et que le produit provenait du n.m. "Cargo", alors que cela doit être prouvé au cours de l'enquête). Placer un ruban adhésif blanc sur le couvercle du bocal, puis autour du couvercle, comme l'indiquent les figures 1 et 2. On devrait apposer ses initiales là où les rubans se croisent, aux endroits marqués d'un X. Enregistrer l'heure, la date, le lieu de chaque prélèvement, ainsi que le nom de toutes personnes présentes au moment du prélèvement.

- o) Il faudrait noter que la cour peut demander à voir tout équipement utilisé pour prélever un échantillon.

6. Dans la mesure du possible, l'agent de prévention de la pollution doit prendre et garder des échantillons supplémentaires au cas où les échantillons originaux n'étaient plus disponibles, par exemple, s'ils étaient égarés en cours de livraison ou si l'on risque de ne pas pouvoir établir leur possession continue.

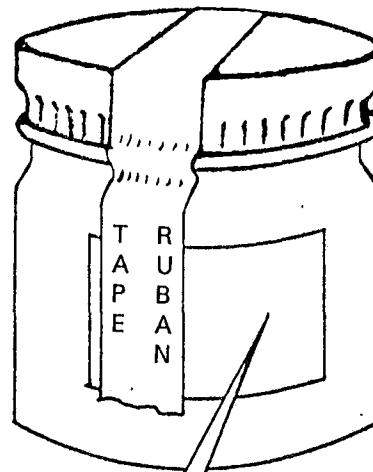


fig. 1

NAME OF EXHIBIT
DATE, NUMBER
INVESTIGATOR

NOM DE LA PIÈCE
DATE, NUMÉRO
ENQUÊTEUR

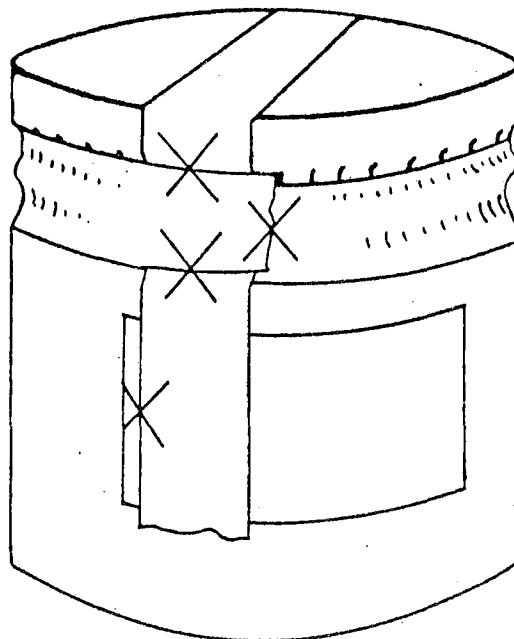


fig. 2

SCHEDULE VI**ANNEXE VI****PHOTOGRAPHS****PHOTOS**

1. Photographs corroborate visual observations and can greatly enhance a written report. Photographs are useful when supplied as evidence to flag states in cases where foreign ships have been observed polluting Canadian waters. Photographs can also be used in establishing and corroborating the estimated thickness of an oil slick for the calculations in Schedule II.

2. Section 1.4.5 of Schedules III and IV list the 3 preferred photographs in cases of oil and noxious liquid substance discharges. When taking these and other desirable photographs the following points should be noted:

- (i) 'Area' shots can be used to establish the location and identify the ship followed by 'close-in' shots to show the type and amount of pollutant.
- (ii) Photographs of ships should include:
 - (a) the ship and its wake if the ship is underway (if a tow, the towing vessel and its wake as well as the tow's wake),
 - (b) short and long range shots of the discharge and its relationship to the ship,
 - (c) the ship's name, port and flag,
 - (d) the source of the discharge from the ship,
 - (e) any unusual or incriminating activity on the ship's deck,
 - (f) any objects that would help define the location of the ship such as buoys, island, etc., and
 - (g) the area ahead of the ship to indicate that the pollutant was not present prior to the arrival of the ship.
- (iii) Photographs of other possible sources in the area (e.g. other ships and their wakes, shore facilities, sewer outlets, etc.) should also be taken to indicate that they were not the source.

1. Les photos corroborent les observations visuelles et peuvent améliorer grandement un rapport écrit. Elles sont utiles lorsqu'elles sont envoyées comme preuve à des États étrangers dans les cas où des navires étrangers polluent les eaux canadiennes. Elles peuvent également servir à établir et à corroborer l'épaisseur estimative d'une nappe d'hydrocarbures aux fins des calculs prévus à l'annexe II.

2. Les 3 photos qu'il est souhaitable de prendre dans les cas de rejet d'hydrocarbures et de substances liquides nocives sont indiquées à la section 1.4.5 des annexes III et IV. Lorsqu'on prend ces photos et d'autres photos souhaitables, il faudrait tenir compte des points suivants :

- i) Des plans "généraux" peuvent être utilisés pour déterminer le lieu et identifier le navire, puis des plans "rapprochés", pour montrer le type et la quantité de polluant.
- ii) Les photos des navires devraient inclure :
 - a) le navire et son sillage si le navire fait route (s'il s'agit d'un navire remorqué, le remorqueur et son sillage ainsi que le sillage du navire remorqué),
 - b) des plans rapprochés et éloignés du rejet et son rapport avec le navire,
 - c) le nom du navire, son port et son pavillon,
 - d) la source du rejet par le navire,
 - e) toute activité, sur le pont du navire, qui tend à prouver la culpabilité ou est inhabituelle,
 - f) tous objets qui aideraient à déterminer l'endroit où se trouve le navire, comme des bouées, une île, etc.,
 - g) le secteur à l'avant du navire afin d'indiquer que le polluant n'était pas présent avant l'arrivée du navire.
- iii) On devrait également prendre des photos d'autres sources possibles dans la zone (par ex. autres navires et leur sillage, installations côtières, points de rejet, etc.) pour montrer qu'elles ne sont pas en cause.

- (iv) If surface-level photographs are being taken at close range where size determination may be a problem, then a person, yardstick, tape-measure, etc. should be used to indicate relative size.
 - (v) When photographing oil in the water at close range, care should be taken that the angle and distance are such as to preclude confusion between the oil and the natural surface reflection of the water, and between discoloured water and shadow effects.
 - (vi) When taking photographs a log should be kept indicating the date, time, place, subject, camera settings, and light meter reading (if applicable), for each photograph.
 - (vii) The type of film, camera and lens should be noted.
 - (viii) The name and address of the developer should be noted.
 - (ix) If a polaroid type camera is used the information in (vi) and (vii) above should be noted on the back of the photograph. The photographs should also be numbered so that the sequence in which they were taken may be determined.
3. In pollution cases other than oil and noxious liquid substances the same principles and methods described in paragraph 2 should be used, i.e. to identify the ship and its location, to identify the substance as a pollutant, and to identify the ship as the source of pollutant.
4. Unlike pollution samples, photographs do not normally require continuity of possession to be proven in order that they may be used as evidence; the photographer must, however, be able to appear in court and testify that the photograph is an accurate depiction of what was seen.
5. It is recommended that four copies be made of any photographs to be used at the trial. One copy should be retained by the PPO, one copy given to the Crown Counsel, one copy to the judge and one copy to the defence.
- iv) Si des plans horizontaux sont faits de très près et qu'il risque d'y avoir un problème de mesure, alors on devrait se servir d'une personne, d'une mesure, d'un ruban-mesure, etc. pour indiquer la taille relative.
 - v) Lorsque l'on photographie de très près des hydrocarbures dans l'eau, on devrait s'assurer que l'angle et la distance sont tels qu'on ne puisse confondre les hydrocarbures et la réflexion naturelle de la surface de l'eau, ainsi qu'une eau décolorée et les effets d'ombre.
 - vi) Lorsqu'on prend des photos, on devrait tenir un registre indiquant la date, l'heure, le lieu, l'objet, les réglages de l'appareil photographique et la lecture du posemètre (s'il y a lieu), pour chaque photo.
 - vii) On devrait prendre note du type de pellicule, d'appareil et de lentille.
 - viii) On devrait prendre note du nom et de l'adresse de la personne qui a développé le film.
 - ix) Si on utilise un appareil de type polaroid, on devrait noter au verso de la photo l'information mentionnée en vi) et vii). On devrait également numéroter les photos afin de pouvoir déterminer l'ordre dans lequel elles ont été prises.
3. Dans les cas de pollution autres que les cas de pollution par les hydrocarbures et les substances liquides nocives, on devrait suivre les mêmes principes et méthodes qu'en 2, c.-à-d. identifier le navire et l'endroit où il se trouve, identifier la substance comme étant un polluant et identifier le navire comme étant la source de la pollution.
4. Pour utiliser les photos comme preuve, il n'est pas nécessaire normalement, comme c'est le cas pour les échantillons de polluant, de prouver qu'on a été en leur possession de façon continue; toutefois, le photographe doit pouvoir comparaître en justice et déclarer que la photo est une représentation exacte de ce qu'il a vu.
5. Il est recommandé de tirer quatre copies de chaque photo qui sera utilisée au procès. Une copie est conservée par le FCPP et les trois autres sont distribuées à l'avocat de la Couronne, au juge et à la défense.

SCHEDULE VII**ANNEXE VII****STATEMENTS FROM
WITNESSES****DÉCLARATIONS DES TÉMOINS**

1. Written statements made by witnesses to incidents of pollution or on matters dealing directly with such incidents, while not a legal necessity, are desirable and could assist the prosecution in the following ways:

- (a) by clarifying the events in the mind of the witness,
- (b) can be used to refresh the witness's memory prior to entering court, and
- (c) while giving evidence in court the witness is aware of the statement made and therefore is unlikely to change his/her story.

2. The foregoing implies that the witness will give evidence in court in order that the witness be subjected to cross-examination and rebuttal if need be.

3. It is not necessary to warn a witness prior to obtaining a statement other than to confirm that it is being made voluntarily. The only exceptions are if the witness is an authorized representative of the ship (such as the master or chief engineer) or someone who might eventually be charged. In this case the R.C.M.P. Warning and the Charter of Rights warning should be given in order to ensure the Court will admit the statement.

R.C.M.P. Warning

You need not say anything. You have nothing to hope from any promise or favour and nothing to fear from any threat whether or not you say anything. Anything you do say may be used as evidence.

1. Les déclarations écrites des témoins de cas de pollution ou de faits directement reliés à de tels cas, bien qu'elles ne soient pas une nécessité sur le plan juridique, sont souhaitables et pourraient faciliter les poursuites de la manière suivante :

- a) en clarifiant les événements dans l'esprit du témoin,
- b) elles peuvent servir à rafraîchir la mémoire du témoin avant qu'il ne se présente au tribunal,
- c) au cours de sa déposition devant le tribunal, le témoin est conscient de ce qu'il a déclaré et risque peu de changer sa version des faits.

2. Ce qui précède sous-entend que le témoin fera devant le tribunal une déposition, qu'il sera soumis à un contre-interrogatoire et que sa déposition sera réfutée, si besoin est.

3. Avant de recueillir une déposition d'un témoin, il n'est pas nécessaire de lui donner d'avertissement préalable autre qu'un rappel que le témoignage est fait librement. Les seules exceptions à la règle sont les cas où le témoin est un représentant autorisé du navire (comme le capitaine ou le chef mécanicien) ou est susceptible d'être accusé à son tour éventuellement. Dans ces deux cas, l'avis de la GRC et le rappel des droits de la Charte des droits doit lui être donné, afin que sa déposition soit admise à la cour.

Mise en garde de la GRC

Vous n'avez pas besoin de dire quoi que ce soit. Vous n'avez rien à espérer d'aucune promesse ou faveur ni rien à craindre d'aucune menace, que vous parliez ou non. Tout ce que vous direz pourra servir de preuve.

Charter of Rights

I am investigating (...state the offence). It is my duty to inform you that you have the right to retain and instruct counsel without delay. Do you understand?

You have the right to apply for free assistance under the Provincial Legal Aid Program. The nearest legal aid office is located at (...state address and telephone number). Do you understand? (Make sure that the person understands the meaning of the above.)

4. Before attempting to obtain a written statement, the witness should be asked to give his/her story verbally. The PPO should question the witness in order to clarify the initial verbal statement and to obtain further details, such as the events, sequence of events, times, names, places, etc., (i.e. who, what, when, where, why, how) which the witness may have omitted.

5. Once the witness has the sequence of events and details clear in his/her mind, he/she should be asked to write down the statement or, if he/she is unable to do this, to dictate the statement to the PPO. The PPO should try to ensure that any unnecessary details are left out.

6. The written statement should commence by identifying the witness by full name, address and telephone number and should identify the pollution incident to which the statement relates.

7. The statement should conclude by having the witness declare that the statement was given voluntarily and not made under any threat or promise. The statement should be signed and dated by the witness, and where the statement is made in the witness's own handwriting, witnessed by the PPO. Where the statement has been dictated, the PPO should have the witness sign as before and have the statement witnessed by the PPO and, if possible, another PPO, police officer, or other responsible person.

8. Before allowing the witness to sign the statement, it should always be read to the witness to obtain confirmation that it is correct.

Charte des droits

J'effectue une enquête sur...(indiquer l'infraction). J'ai le devoir de vous informer que vous avez le droit d'avoir recours à un avocat et de lui exposer votre cas dès maintenant. Est-ce que vous comprenez?

Vous avez le droit de profiter d'une aide juridique dans le cadre du programme d'aide juridique de votre province. Le bureau d'aide juridique le plus proche est...(indiquer l'adresse et le numéro de téléphone). Est-ce que vous comprenez? (Assurez-vous que la personne comprend bien ces avis.)

4. Avant d'essayer d'obtenir une déclaration, il faudrait demander au témoin de raconter verbalement son histoire. Le FCPP devrait questionner le témoin afin de clarifier la déclaration verbale initiale et d'obtenir d'autres détails : événements, ordre des événements, heures, noms, endroits, etc. (c.-à-d. qui, quoi, quand, où, pourquoi, comment) que le témoin peut avoir oubliés.

5. Lorsque le témoin a bien présent à l'esprit l'ordre des événements et les détails, il faudrait lui demander de rédiger sa déclaration ou, s'il en est incapable, de la dicter au FCPP qui devrait essayer de s'assurer que tous les détails inutiles sont omis.

6. Dans la déclaration écrite, on devrait d'abord identifier le témoin en donnant son nom et son adresse et indiquer le cas de pollution auquel se rapporte la déclaration.

7. En conclusion, la déclaration doit mentionner que le témoin a déposé volontairement, et non sous la menace ou à la suite de promesse. Il faudrait que le témoin signe et date la déclaration, qui sera contresignée par le FCPP si elle est de la main du témoin. Si la déclaration a été dictée, il faut que le FCPP fasse signer le témoin comme ci-dessus, qu'il contresigne et, si possible, qu'il fasse contresigner un autre FCPP, un agent de police ou une autre personne responsable.

8. Avant de laisser le témoin signer sa déclaration, il faudrait toujours la lui lire pour qu'il confirme qu'elle est exacte.

9. The PPO should note the times the interview began and ended, the names of everyone present, the location that the interview took place and how the statement was taken (i.e., the name of the person who wrote down the statement, the person who asked the questions, etc.)

10. A tape recording of a witness's statement is an acceptable option to a written statement.

9. Le FCPP doit consigner l'heure au début et à la fin de l'entrevue, les noms des personnes présentes, le lieu de l'entrevue et la façon dont la déposition a été recueillie (le nom de la personne qui a pris note de la déposition, celui de la personne qui a posé les questions, etc.).

10. Un enregistrement sur bande de la déclaration d'un témoin peut remplacer une déclaration écrite.

SCHEDULE VIII**ANNEXE VIII****CONTENTS OF A STANDARD
COURT BRIEF FOR
REGULATORY OFFENCES****CONTENU D'UN DOSSIER
D'AUDIENCE TYPE
EN CE QUI CONCERNE LES
INFRACTIONS AUX
RÈGLEMENTS**

- | | |
|--|--|
| 1) A summary or narrative of the case for sentencing purposes. | 1) Un résumé ou un compte rendu de l'affaire à des fins de condamnation. |
| 2) An accurate and detailed chronology of the facts and evidence in support of the offence absent any opinions, inferences and conclusions of the investigator respecting the evidence gathered. | 2) Une chronologie exacte et détaillée des faits et des preuves à l'appui de l'infraction, où les opinions et conclusions de l'enquêteur concernant les preuves sont absentes. |
| 3) A list of the elements of the offence and succinct summary of the evidence in support of each element. | 3) Une liste des éléments de l'infraction, et un résumé des preuves à l'appui de chaque élément. |
| 4) The names of the accused. Also, the names and telephone numbers of the ship's agent and counsel, if known. | 4) Les noms des personnes accusées. Les noms et les numéros de téléphone du représentant et de l'avocat du navire, si ces renseignements sont connus. |
| 5) A draft information of the recommended charges and examples of other informations for similar offenses. | 5) Un projet de dénonciation sur les accusations recommandées, et des exemples d'autres dénonciations concernant des infractions analogues. |
| 6) Copies of the relevant sections of the Act and Regulations. | 6) Des copies des articles pertinents de la Loi et du Règlement. |
| 7) Reasons for the legislation and penalties sought. | 7) Les raisons des mesures législatives et des peines demandées. |
| 8) A list of witnesses names, addresses and telephone numbers. | 8) Une liste des témoins (noms, adresse, numéros de téléphone) |
| 9) Will-say statements (eventual testimony) of the witnesses and a list of any documents they will file or identify in court. | 9) Les engagements à parler (témoignages éventuels) des clients et une liste de tous les documents qu'ils déposeront ou identifieront à la cour. |

10) Copies of all witness statements taken by the investigator.

10) Des copies de toutes les déclarations faites par les témoins à l'enquêteur

11) List of prior criminal convictions.

11) Une liste des condamnations antérieures.

✱ Appendices

APPENDICES

12) Expert Reports plus expert witness qualifications and curriculum vitae.

12) Les rapports d'experts plus les compétences et le curriculum vitae des témoins experts.

13) A list of exhibits and copies of the following: incorporation documents, relevant documents seized, photographs, maps, the information and search warrant and certificates of analysis, if any. All items must be indexed separately and cross-referenced and their relevance to the offence explained.

13) Une liste des pièces, et des copies des documents suivants : documents constitutif, documents pertinents saisis, photos, cartes, la dénonciation et le mandat de perquisition, ainsi que les certificats d'analyse, s'il y en a. Tous ces articles doivent être répertoriés séparément et être accompagnés de renvois. Leur lien avec l'infraction doit être expliqué.

14) A short narrative explaining the location of seized items and the manner in which items were obtained for the purpose of establishing continuity. A chart explaining the chain of possessing should be included.

14) Un bref compte rendu indiquant où se trouvent les articles saisis, et la manière dont les articles ont été obtenus dans le but d'établir la continuité de possession. Un tableau expliquant la continuité de possession devrait être inclus.

15) Unavailability dates for witnesses.

15) Les dates où les témoins ne sont pas disponibles.

16) Copy of the designation of the analyst.

16) Une copie du document de désignation de l'analyste.

17) Copy of the designation of the PPO.

17) Une copie du document de désignation du FCPP.

SCHEDULE IX

ANNEXE IX

HOW TO TESTIFY IN COURT

COMMENT TÉMOIGNER EN COUR

For many people, even those engaged in law enforcement, the matter of giving evidence in court is something unfamiliar to them and the strangeness of it and the prospect of being cross examined and "made to feel like they were the criminal" gives them a feeling of apprehension. The purpose of this Schedule is to convey a few very basic facts about (First) being subpoenaed, summoned or called as a witness and (Second) your possible role as a witness as to facts and as within a relatively limited area as an expert witness.

Two elements are keys to meeting most witnesses' concerns: first preparation, second flexibility; the latter because the witness of fact or expert does not know all the questions which counsel are likely to ask even if some time has been spent going over the evidence with the counsel; and the judge too may ask questions. This situation cannot be avoided as the questions put to one witness are often dependant on what other witnesses have said.

Remember that the credibility of any witness and the value of that witness to the court depends on:

1. knowledge and recollection of facts or on specific expertise, which must be proved to or accepted by the court;
2. the candour and objectivity of the witness (often referred to as disinterestedness);
3. the integrity and truthfulness of the witness, and for the expert his competence, not only in his area of expertise but as a witness. It is the Judge or Jury or Judge and Jury who assess the credibility, accuracy and usefulness of what the witness says. Witnesses often give contradictory or seemingly contradictory evidence; even in

Bien des gens, même ceux qui s'occupent de l'application de la loi, ne sont pas habitués de témoigner en cour et peuvent éprouver une certaine appréhension devant cette obligation ainsi qu'à la perspective d'être contre-interrogés et d'être traités un peu comme des criminels. La présente annexe a pour but de faire connaître quelques réalités au sujet (premièrement) du fait d'être assigné à témoigner ou à comparaître ou d'être appelé à témoigner et (deuxièmement) de votre rôle possible comme témoin quant aux faits et, dans une certaine mesure, comme témoin expert.

Deux éléments sont capitaux pour apaiser la plupart des inquiétudes des témoins : premièrement, la préparation, et deuxièmement, la souplesse, cette dernière, parce que le témoin de fait ou l'expert ne connaît pas toutes les questions que l'avocat est susceptible de poser, même s'il a passé un certain temps à revoir la preuve avec l'avocat; et le juge aussi peut poser des questions. Cette situation est inévitable puisque les questions posées à un témoin dépendent souvent de ce que les autres témoins ont dit.

Rappelez-vous que la crédibilité d'un témoin et la valeur de ce témoin pour la cour dépendent :

1. de la connaissance et du souvenir des faits ou des compétences particulières du témoin, dont il faut faire la preuve, ou qui doivent être acceptées par le tribunal;
2. de la franchise et de l'objectivité du témoin (souvent appelée désintéressement);
3. de l'intégrité et de la sincérité du témoin et, dans le cas d'un expert, de sa compétence, non seulement dans son domaine, mais également comme témoin. C'est le juge ou le jury, ou les deux, qui évalue la crédibilité, l'exactitude et l'utilité du témoignage. Souvent, les témoins font des témoignages contradictoires, ou qui semblent

cases of total truthfulness. The perspective of witnesses varies; things, even simple things, appear differently to different people, incidents can be differently seen or interpreted depending on the aspect or the point of view - so even can documents.

A PPO must accurately present the facts observed during the investigation. The PPO must testify confidently as the quality of the investigation will be reflected in the quality of his/her testimony. If testimony is accurate, it will be hard for the defence to attack the PPO's credibility and thus create a reasonable doubt in the judge's mind.

Witnesses of Fact and Expert Witnesses

Witnesses of fact: these can speak only of what they know as an ordinary person - at first hand. Of what they saw, did, heard or said - or felt or of consequences to them. Anyone in general can be called as a witness of fact and is obliged to answer that call - on pain of arrest if they fail to appear.

Pollution prevention officers will in ordinary course be called to give evidence as to facts - as are police officers. Like police officers they may not be regarded merely as ordinary witnesses, they are professionals in their role and are expected to speak, act, dress and disport themselves in a manner that reflects this.

Key points to consider when discussing matters initially with counsel: 1. "Am I the best person to give evidence?" 2. "Are my records and/or recollection adequate?" If you have doubts, Legal Services is available to assist and you should also discuss the matter with your supervisor; and 3. If the subpoena is to another jurisdiction, where I cannot be compelled to attend, is it appropriate to attend? And this should likewise be discussed. Witnesses of fact are normally excluded from the court while other witnesses are giving evidence. This is in sharp contrast with the position of many expert witnesses.

Expert witnesses are those with particular expertise and who are called for the purpose of testifying as an expert in the area of their expertise. An expert

contradictoires, malgré leur bonne foi. Le point de vue des témoins varie; les gens ont une vision différente des choses, même des choses simples; on peut voir ou interpréter différemment des événements selon l'angle ou le point de vue - il en est de même pour les documents.

Le FCPP doit exposer avec exactitude les faits observés durant l'enquête. Il doit déposer son témoignage avec confiance, car la qualité de son enquête se reflétera dans la qualité de son témoignage. Si le témoignage est exact, la défense ne pourra pas aisément miner la crédibilité du FCPP et semer un doute raisonnable dans l'esprit du juge.

Témoins de fait et témoins experts

Témoins de fait : ils ne peuvent parler que de ce qu'ils connaissent comme monsieur ou madame Tout-le-monde - de première main. Ils ne peuvent parler que de ce qu'ils ont vu, fait, entendu ou dit, ou qu'ils ont senti ou qui a eu des conséquences sur eux. Tout le monde en général peut être appelé comme témoin de fait et est obligé d'obtempérer, sous peine d'arrestation.

Ordinairement, les fonctionnaires chargés de la prévention de la pollution seront appelés à témoigner quant aux faits - tout comme le sont les agents de police. Ils peuvent, comme ces derniers, ne pas être considérés simplement comme des témoins ordinaires; ce sont des professionnels et on s'attend à ce qu'ils parlent, agissent, s'habillent et se comportent d'une manière qui le reflète.

Points clés à examiner au cours des discussions initiales avec l'avocat :

1. "Suis-je la personne la mieux placée pour témoigner?"
2. "Mes souvenirs sont-ils bons?" Si vous avez des doutes, les Services juridiques peuvent vous aider, et vous devriez également discuter de la question avec votre surveillant; et 3. Si je suis assigné à témoigner dans une autre juridiction où l'on ne peut pas me contraindre à comparaître, est-ce correct que j'y aille? Il faudrait également en discuter. Ordinairement, les témoins de fait ne peuvent être présents dans l'enceinte du tribunal pendant la déposition des autres témoins, ce qui n'est pas du tout le cas en ce qui concerne un grand nombre de témoins experts.

Les témoins experts sont ceux qui possèdent des compétences particulières et qui sont appelés pour témoigner en qualité d'expert dans leur domaine de

witness is "one who has made the subject on which he speaks a matter of particular study, practice, or observation; he must have a particular and special knowledge of the subject". Evidence will be laid on his qualifications as an expert. Engineers, valuers, accountants, appraisers, medical specialists are experts in their fields; as are those other persons "whose profession gives authority to a statement made by them".

In general expert witnesses are not compellable; but some exceptions to this general rule are to be found; they are paid at a different rate (much higher) than ordinary witness fees or allowances.

Sometimes when a public servant, particularly a senior or professional officer is called, it is not clear in which capacity the witness is being called. If the person has higher qualifications in his or her field and focused specialized experience, is it expertise that is sought or knowledge of facts relevant to the particular case?

Problems of mixing evidence as to fact with expert opinion pros and cons:

- some of the cons: element of surprise, lack of objectivity, tendency to draw expert testimony beyond scope of witness' expertise, putting witness on the spot;
- some of the pros: economy of time and expense (no need for new expert to review facts), avoidance of escalation of the case on the facts (as opposed to the law) making it unnecessarily technical and "forcing" other side to call independent experts.

Subpoena

- Let's start by the reception of a "subpoena". It is a document which orders a person, who may be able to provide essential evidence in a case, to appear before the Court.

- A "duces tecum" is when the subpoena asks the witness to bring some documents. The writings are specifically indicated in the subpoena.

- The subpoena is issued by the Court not by the parties. Then the witness is the witness of the Court.

compétence. Un témoin expert est un témoin qui, en raison de ses études, de sa profession ou de ses observations, est apte à se prononcer sur un sujet particulier; il doit avoir des connaissances particulières et spéciales du sujet. La preuve repose sur ses compétences. Les ingénieurs, estimateurs, comptables, évaluateurs, médecins spécialistes sont des experts dans leur domaine, tout comme les autres personnes que leur profession rend crédibles.

En général, les témoins experts ne sont pas contraignables : mais il y a des exceptions à cette règle; ils sont payés suivant un taux différent (beaucoup plus élevé) que les témoins ordinaires.

Parfois, lorsqu'un fonctionnaire, en particulier un cadre supérieur ou un professionnel, est appelé à témoigner, il n'est pas évident à quel titre il l'est. Si la personne est très compétente dans son domaine et possède beaucoup d'expérience dans un domaine spécialisé, est-ce qu'on fait appel à elle à cause de ses compétences, ou à cause des connaissances qu'elle a des faits relatifs au cas en question?

Difficultés de trouver un bon dosage de témoins de fait et de témoins experts. Le pour et le contre dans ce dernier cas sont les suivants :

- le pour : élément de surprise, manque d'objectivité, tendance à tirer des experts des déclarations non fondées, mettre le témoin dans l'eau bouillante;
- le contre : économie de temps et d'argent (pas besoin de nouveaux experts pour examiner les faits), permet d'éviter que les faits prennent une importance démesurée (par rapport au droit), rendant l'affaire exagérément technique et "forçant" l'autre partie à citer des experts indépendants.

Assignment de témoin

- Commençons par le moment où l'on reçoit une "assignation à témoigner". Il s'agit d'un document qui ordonne à une personne susceptible de pouvoir fournir une preuve essentielle dans une affaire de se présenter devant le tribunal.

- Un "duces tecum" est une assignation à produire des pièces. Les documents à produire sont indiqués précisément dans l'assignation.

- L'assignation est adressée par le tribunal, non par les parties. Le témoin est alors le témoin de la cour.

- Consequently if a witness refuses to obey the order contained in a subpoena, the witness may be subject of a warrant of arrest or may be convicted for a contempt of Court.

- Consequently if you cannot appear at the date indicated in the subpoena or if you do not have the documents indicated in a "duces tecum" or if you do not think that you are the proper person who should testify in that case, it would be appropriate that you contact your lawyer who will make an arrangement with the lawyer of the party who sent you a subpoena.

Demeanour in Court

a) Respectful manner

- Address the judge respectfully: "My Lord", "My Lady", "Your Honour"
- Address the lawyers by "Sir" or "Madam"

b) Exclusion of Witness

The exclusion of the prosecution witnesses could be requested by the defence counsel. The reason is that the defence does not want that the prosecution witnesses modify their testimony after having listened to other witnesses.

The excluded witness should then wait outside the courtroom and should not speak with any of the witnesses already heard.

c) Protection against self-incrimination

A witness cannot refuse to answer a question even if the answer might tend to be self-incriminatory. However before answering, the witness can ask the protection of Section 5 of the *Canada Evidence Act*. If there is any doubt that one answer can contain elements that could be retained against the witness, the witness should consult the Crown Counsel before giving this evidence.

d) Demeanour outside the Courtroom

Witness waiting in the corridor must be careful and avoid to make loud remarks or discuss the case. Friends or associates of the accused may be in the

- Par conséquent, si un témoin refuse d'obéir à l'ordre contenu dans l'assignation, il est passible d'arrestation ou peut être condamné pour outrage au tribunal.

- Donc, si vous ne pouvez pas vous présenter à la date indiquée dans l'assignation, ou si vous n'avez pas les documents dont il est question dans le "duces tecum", ou si vous croyez que vous n'êtes pas la personne qui devrait témoigner dans cette affaire, vous devriez communiquer avec votre avocat, qui prendra des dispositions avec l'avocat de la partie qui vous a envoyé une assignation.

Comportement en cour

a) Comportement respectueux

- Adressez-vous au juge avec respect : "Monsieur le Juge", "Madame la Juge", "Votre Honneur"
- Adressez-vous aux avocats par "Monsieur" ou "Madame"

b) Exclusion des témoins

L'avocat de la défense pourrait demander l'exclusion des témoins de la poursuite, pour la raison suivante : la défense ne veut pas que les témoins de la poursuite modifient leur témoignage après avoir entendu les témoins de la défense.

Les témoins exclus devraient alors attendre à l'extérieur de la salle d'audience et ne devraient pas parler avec les témoins déjà entendus.

c) Protection contre l'auto-incrimination

Un témoin ne peut pas refuser de répondre à une question même si la réponse peut l'incriminer. Toutefois, avant de répondre, le témoin peut demander la protection prévue à l'article 5 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. S'il existe un doute quelconque qu'une réponse puisse contenir des éléments susceptibles d'être retenus contre le témoin, ce dernier devrait consulter le procureur du ministère public avant de témoigner.

d) Comportement à l'extérieur de la salle d'audience

Le témoin qui attend dans le corridor doit faire attention de ne pas faire de remarques à haute voix ou de discuter de l'affaire. Il peut se trouver dans le corridor des amis

corridor and could report any detail to the defence counsel.

In fact, as soon as the case is started when the charge is laid, the PPO who is called as a witness by the prosecution should not contact outside parties except the government staff and Crown counsel.

e) Testifying

1. Before the trial, prepare your document that you will produce in Court (exhibits, photos). They must be in proper order so that they will be presented in a chronological fashion.
2. Refresh your memory, re-read your file. You should remember that the defence lawyer will always try to find out possible contradictions in your testimony, so you must be consistent. As discussed in section 5.1.7, you may refer to your written notes. Relying too much on reading from your written notes may be used by the defence to weaken your credibility as it could imply you were not prepared for the trial or that your memory was so weak the notes themselves may not be reliable.
3. Generally, the prosecution cannot examine its own witness by using leading or suggestive questions like "Isn't true that you saw the vessel polluting the Canadian waters?"
4. If you do not understand the question, you should politely ask the counsel to reformulate it.
5. If you do not know the answer, it is better to say that you do not know instead of saying "I suppose...". If you can no longer remember a fact, simply admit it.
6. You must also be patient. The defence counsel will often try to question the witness a few times on the same question. If the witness is not sure of an answer or is inconsistent this technique will show it. If you are impatient, you risk to attract the antipathy of the judge.

ou associés de l'accusé qui pourraient rapporter tout détail à l'avocat de la défense.

En fait, dès le début de l'affaire lorsque l'accusation est portée, le fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution qui est appelé à témoigner par la poursuite ne devrait pas communiquer avec les autres parties, à l'exception des employés du gouvernement et du procureur du ministère public.

e) Comment témoigner

1. Avant le procès, préparez les documents que vous produirez en cour (pièces, photos). Ils doivent être dans l'ordre chronologique, car c'est ainsi qu'ils seront présentés.
2. Rafraîchissez-vous la mémoire, relisez votre dossier. N'oubliez pas que l'avocat de la défense essaiera toujours de trouver des contradictions possibles dans votre témoignage. Vous devez donc être conséquent. Vous pouvez consulter vos notes écrites, comme nous l'avons indiqué en 5.1.7. Par contre, si vous dépendez trop de vos notes écrites, la défense peut se servir de cette dépendance pour miner votre crédibilité en laissant entendre que vous n'étiez pas prêt à vous présenter au procès ou que votre mémoire est si faible que même vos notes ne sont pas fiables.
3. En général, la poursuite ne peut pas interroger son propre témoin en utilisant des questions tendancieuses ou biaisées comme : "N'est-il pas vrai que vous avez vu le navire polluer les eaux canadiennes?"
4. Si vous ne comprenez pas la question, vous devriez demander poliment à l'avocat de la reformuler.
5. Si vous ne connaissez pas la réponse, il est préférable de le dire plutôt que de répondre : "Je suppose...". Si vous ne pouvez plus vous rappeler un fait, faites le savoir.
6. Ne perdez jamais patience. L'avocat de la défense essaiera souvent de questionner plusieurs fois le témoin sur le même point. Cette technique permet de voir si le témoin est certain d'une réponse, ou s'il est conséquent. Si vous perdez patience, vous risquez d'inspirer de l'antipathie au juge.

7. The evidence that you submit in court by your testimony must be concise (the essential). If you give too much details, the defence counsel has more opportunities to contradict you and you confuse the issue. In criminal or regulatory prosecution, there must be enough evidence to prove beyond reasonable⁹⁹ doubt each ingredient of the offence.
8. If you realize that you have made a mistake in your answer, you should admit it. It is better than having the defence lawyer contradict you.
9. You must stick to the facts when you answer. Hearsay is not admissible. Hearsay is the evidence of a fact reported by a witness who did not see it. For example: you say that the vessel polluting was at 80 miles but you have not seen this information, it is your radio operator who told you. If you take a statement from someone you cannot testify with respect to the content of the statement as that would also be hearsay evidence. You may report on a conversation if the purpose of the testimony is only to prove that the conversation took place and not to prove its content.
10. The vocabulary used in the government should not be used. For example, if I say as a witness "A person from the AJ gave us a course on how to testify". Realize that you communicate in court to people who do not know what means this intern vocabulary. It is the same thing for technical vocabulary. You must give explanations to the Court on any technical vocabulary.
7. La preuve que vous présentez à la cour par votre témoignage doit être concise (l'essentiel). Si vous donnez trop de détails, l'avocat de la défense aura davantage l'occasion de vous contredire, et vous embrouillerez l'affaire. Dans une poursuite en vertu du code criminel ou des autres lois, il doit y avoir suffisamment de preuves pour prouver au-delà de tout doute raisonnable chaque élément de l'infraction.
8. Si vous vous rendez compte que vous avez fait une erreur dans votre réponse, vous devriez l'admettre. Il est préférable d'agir ainsi plutôt que de se faire contredire par l'avocat de la défense.
9. Tenez-vous en aux faits lorsque vous répondez. Les ouï-dire ne sont pas recevables. Un ouï-dire, c'est la preuve d'un fait fournie par un témoin qui n'a pas vu le fait. Par exemple : vous dites que le navire pollueur était à 80 milles, mais vous ne l'avez pas constaté vous-mêmes, c'est votre opérateur radio qui vous l'a dit. Si vous recueillez la déposition d'une personne, vous ne pouvez pas témoigner du contenu de cette déposition, car il s'agirait d'un ouï-dire dans ce cas également. Vous pouvez mentionner une conversation pour prouver uniquement que la conversation a eu lieu, mais non pour en prouver le contenu.
10. Laissez de côté le vocabulaire utilisé au gouvernement. Par exemple, si je dis comme témoin : "Une personne des AJ nous a donné un cours sur la façon de témoigner devant les tribunaux". Comprenez bien que vous vous adressez en cour à des personnes qui ne ne connaissent pas ce vocabulaire interne. C'est la même chose en ce qui concerne le vocabulaire technique. Vous devez expliquer à la cour tout terme technique.

For further information refer to Transport Canada Policy Directive Number 001 "Official Testimony by Canadian Coast Guard Employees - Legal Considerations" TP 11300 and "How to testify in Court" by Daniel Bellemare, Editions Yvon Blais.

Pour de plus amples renseignements, consulter la directive n° 001 de Transports Canada, "Témoignage officiel d'employés de la Garde côtière canadienne : Considérations juridiques" TP 11300, ainsi que le document "Comment déposer devant les tribunaux", par Daniel Bellemare, éditions Yvon Blais.

SCHEDULE X

ANNEXE X

SEARCH WARRANTS

MANDATS DE PERQUISITION

1. Section 662 of the CSA and section 15 of the AWPPA both give a PPO the power to board and inspect ships for compliance with applicable regulations; the CSA also gives a PPO the power to go on board any vessel believed on reasonable grounds to have polluted and take samples. Although neither the CSA or AWPPA require a PPO to first obtain a search warrant, the Charter of Rights and Freedoms does state that everyone has the right to be secure against unreasonable search and seizure and many federal statutes similar to the CSA and AWPPA do contain provisions empowering investigators to obtain and execute search warrants.
 2. In order to assist PPO's in determining whether or not a search warrant is required, the following advice is provided:
 - The PPO should be aware of the distinction between an inspection, i.e. checking to ensure conformity to regulations, and an investigation, i.e. searching for evidence after it is believed that an offence has been committed. Any evidence collected during an inspection should be admissible in court but evidence collected during an investigation could be considered to have been obtained illegally if the proper procedures were not followed.
 - A search warrant is not required if the PPO has the permission of the person in charge to conduct the investigation. It should, however, be kept in mind that, should this be challenged in court, the onus will be on the PPO to prove that permission was granted. Such problems can be avoided by having the person in charge sign a Consent to Search as shown in paragraph 8.
1. L'article 662 de la LMMC et l'article 15 de la LPPEA confèrent au FCPP le pouvoir d'embarquer à bord et d'inspecter les navires pour s'assurer de leur conformité aux règlements applicables. La LMMC lui confère également le pouvoir de monter à bord de tout navire que l'on soupçonne, selon des motifs raisonnables, d'avoir causé de la pollution et le FCPP peut prélever des échantillons. Bien qu'aucune de ces lois ne contraint le FCPP à se munir préalablement d'un mandat de perquisition, la Charte des droits et libertés stipule que toute personne a le droit d'être à l'abri des fouilles et saisies non raisonnables; en outre, bon nombre des lois et règlements fédéraux semblables à la LMMC et à LPPEA habilite les enquêteurs à obtenir des mandats de perquisition et à s'en servir.
 2. Les conseils suivants aideront le FCPP à déterminer s'il doit se munir d'un mandat de perquisition :
 - Le FCPP doit faire la distinction entre une inspection, c'est-à-dire vérifier s'il y a conformité aux règlements, et une enquête, c'est-à-dire chercher des éléments de preuve lorsqu'on a des raisons de croire qu'une violation a été commise. Tout élément de preuve recueilli durant l'inspection devrait être recevable à la cour, mais on pourrait penser que les éléments de preuve obtenus durant une enquête ont été recueillis illégalement si les procédures prévues n'ont pas été respectées.
 - Le FCPP n'est pas tenu d'avoir un mandat de perquisition si la personne responsable lui permet de procéder à l'enquête. Toutefois, si cette façon de procéder est contestée devant la cour, le FCPP doit se rappeler que c'est à lui-même qu'incombera la tâche de prouver qu'il a reçu cette permission. On peut éviter de tels problèmes en faisant signer un Consentement à une perquisition par le responsable (voir paragraphe 8).

- A search warrant is also not required in cases of exigent circumstances, i.e. if the delay caused by obtaining a warrant could result in evidence being lost. This does not include situations such as being in a remote area and thinking that it may not be possible to contact a justice of the peace in due time, especially considering that warrants may be issued to a peace officer by telephone or other means of telecommunication. Again, it should be noted that the onus will be on the PPO to prove to the satisfaction of the court that exigent circumstances existed if the evidence is to be admissible.
 - Le mandat de perquisition n'est pas nécessaire dans certaines circonstances, c'est-à-dire si la difficulté de l'obtenir rapidement favorisait la disparition d'éléments de preuve. Ce principe ne vaut pas dans les cas où, par exemple, dans une région éloignée, le FCPP se penserait incapable de rejoindre un juge de paix à temps, car ces derniers peuvent émettre un mandat de perquisition par téléphone ou d'autres moyens de communication. Ici encore, il faut souligner qu'il incomberait au FCPP de prouver que les circonstances permettaient bien d'agir sans mandat de perquisition.
3. The requirements for obtaining and executing search warrants are contained in Part XV of the Criminal Code. As described in section 487 of the Criminal Code, a search warrant is obtained by appearing before a justice and submitting an 'Information to obtain a search warrant' as shown in paragraph 5. In cases where it would be impracticable to appear personally before a justice, the application may be made by telephone or other means of telecommunication by a peace officer (see section 487.1 of the Criminal Code). The form of a warrant is shown in paragraph 6.
 3. Les exigences relatives à l'obtention et à l'utilisation d'un mandat de perquisition sont énoncées dans le Code criminel, Partie XV. L'article 487 du Code criminel précise la façon de l'obtenir : se présenter devant un juge de paix et lui soumettre la formule "Dénonciation en vue d'obtenir un mandat de perquisition", reproduite au paragraphe 5. S'il est impossible de se présenter devant un juge de paix, la demande peut être faite par téléphone ou par un autre moyen de communication par un agent de la paix (voir l'article 487.1 du Code criminel). Une formule "Mandat de perquisition" est reproduite au paragraphe 6.
 4. If any items are seized by a PPO under a warrant, the PPO is required to either bring the seized item before a justice or make a report to a justice using the form shown in paragraph 7.
 4. Si le FCPP saisit des biens en exécutant le mandat de perquisition, il est tenu de les remettre à un juge de paix ou de remettre, à celui-ci, un rapport en se servant de la formule de rapport reproduite au paragraphe 7.

5. The following is a sample 'Information to obtain a search warrant' (see Form 1 in Part XXVIII of the Criminal Code):

INFORMATION TO OBTAIN A
SEARCH WARRANT

Canada,
Province of
(territorial division).

This is the information of A.B., of in the said (territorial division), (occupation), hereinafter called the informant, taken before me.

The informant says that (describe things to be searched for and offence in respect of which search is to be made), and that he believes on reasonable grounds that the said things, or some part of them, are in the (dwelling-house, etc.) of C.D., of in the said (territorial division). (Here add the grounds of belief, whatever they may be.)

Wherefore the informant prays that a search warrant may be granted to search the said (dwelling-house, etc.) for the said things.

Sworn before me this
.....day of..... }
A.D....., at }

.....
(Signature of Informant)

.....
A Justice of the Peace
in and for.....

6. The following is a sample 'Warrant to Search' that would be issued by a justice (see Form 5 in Part XXVIII of the Criminal Code):

WARRANT TO SEARCH

Canada,
Province of
(territorial division).

To the peace officers in the said (territorial division):

Whereas it appears on the oath of A.B., of that there are reasonable grounds for believing that (describe things to be searched for and offence in respect of which search is to be made) are in at, hereinafter called the premises;

This is, therefore, to authorize and require you between the hours of (as the justice may direct) to enter into the said premises and to search for the said things and to bring them before me or some other justice.

Dated this day of A.D., at
.....

.....
A Justice of the Peace in
and for

5. Voici une reproduction de la formule "Dénonciation en vue d'obtenir un mandat de perquisition" (voir la formule 1 reproduite à la Partie XXVIII du Code criminel) :

DÉNONCIATION EN VUE D'OBTENIR UN
MANDAT DE PERQUISITION

Canada,
Province de
(circonscription territoriale).

Les présentes constituent la dénonciation de A.B., de dans ladite (circonscription territoriale), (profession ou occupation), ci-après appelé le dénonciateur, portée devant moi.

Le dénonciateur déclare que (décrire les choses à rechercher et l'infraction qui donne lieu à la perquisition), et qu'il a des motifs raisonnables de croire que lesdites choses ou une partie d'entre elles se trouvent dans (l'habitation, etc.) de C.D., de dans ladite (circonscription territoriale). (Ajouter ici ces motifs raisonnables, quels qu'ils soient.)

En conséquence, le dénonciateur demande qu'un mandat de perquisition soit accordé pour perquisitionner dans ladite (habitation, etc.) en vue de trouver lesdites choses.

Assermenté devant moi
ce..... jour de }
en l'an de grâce, }
à }

.....
(Signature du dénonciateur)

.....
Juge de paix dans et
pour.....

6. Voici une reproduction de la formule "Mandat de perquisition" qui est émise par les juges de paix (voir la formule 5 reproduite à la partie XXVIII du Code criminel) :

MANDAT DE PERQUISITION

Canada,
Province de
(circonscription territoriale).

Aux agents de la paix de (circonscription territoriale):

Attendu qu'il appert de la déposition sous serment de A.B., de qu'il existe des motifs raisonnables de croire que (décrire les choses à rechercher et l'infraction au sujet de laquelle la perquisition doit être faite) se trouvent dans à, ci-après appelé les lieux;

À ces causes, les présentes ont pour objet de vous autoriser et obliger à entrer, entre les heures de (selon que le juge de paix l'indique), dans lesdits lieux et de rechercher lesdites choses et de les apporter devant moi ou devant tout autre juge de paix.

Fait le jour de en l'an de grâce, à
.....

.....
Juge de paix dans et
pour

7. The following is a sample 'Report to a Justice' that must be completed if items are seized under a warrant (see Form 5.2 in Part XXVIII of the Criminal Code):

REPORT TO A JUSTICE

Canada,
Province of,
(territorial division).

To the justice who issued a warrant to the undersigned pursuant to section 256, 487 or 487.1 of the *Criminal Code* (or another justice for the same territorial division or, if no warrant was issued, any justice having jurisdiction in respect of the matter).

I, (name of the peace officer or other person) have (state here whether you have acted under a warrant issued pursuant to section 256, 487 or 487.1 of the *Criminal Code* or under section 489 of the *Criminal Code* or otherwise in the execution of duties under the *Criminal Code* or other Act of Parliament to be specified)

1. searched the premises situated at; and
2. seized the following things and dealt with them as follows:

Property
Seized
(describe
each thing
seized)

Disposition
(state, in respect of each thing
seized, whether

(a) it was returned to the person lawfully entitled to its possession, in which case the receipt therefor shall be attached hereto, or
(b) it is being detained to be dealt with according to law, and the location and manner in which, or where applicable, the person by whom it is being detained).

1.
2.
3.
4.

In the case of a warrant issued by telephone or other means of telecommunication, the statements referred to in subsection 487.1(9) of the *Criminal Code* shall be specified in the report.

Dated this day of A.D., at

.....
Signature of peace officer or other
person

7. Voici une reproduction de la formule "Rapport à un juge de paix", qui doit être utilisée lorsque des biens sont saisis durant l'exécution d'un mandat de perquisition (voir la formule 5.2 reproduite à la Partie XXVIII du Code criminel) :

RAPPORT À UN JUGE DE PAIX

Canada,
Province de,
(circonscription territoriale).

Au juge de paix qui a décerné un mandat au soussigné en vertu de l'article 256, 487 ou 487.1 du *Code criminel* (ou un autre juge de paix pour la même circonscription territoriale et, si aucun mandat n'a été décerné, tout juge de paix ayant compétence en la matière).

Je soussigné(e), (nom de l'agent de la paix ou de l'autre personne), (indiquer ici si la perquisition a été faite en vertu d'un mandat décerné conformément à l'article 256, 487 ou 487.1 du *Code criminel*, ou en vertu de l'article 489 du *Code criminel*, ou autrement, dans l'exercice des fonctions prévues en vertu du *Code criminel* ou d'une autre loi fédérale à être déterminée) :

1. ai perquisitionné dans les lieux suivants :;
2. ai saisi les biens suivants et en ai disposé de la façon suivante :

Bien saisi
(décrire
chaque
bien
saisi)

Disposition
(indiquer, pour chaque bien
saisi)

a) si les biens ont été remis à la personne ayant droit à leur possession, auquel cas un reçu doit être joint au présent rapport;
b) si les biens sont détenus pour qu'il en soit disposé conformément à la loi, l'endroit où ils sont détenus, la personne qui les détient et les modalités de la détention).

1.
2.
3.
4.

Dans le cas d'un mandat décerné par téléphone ou par un autre moyen de télécommunication, les mentions visées au paragraphe 487.1(9) du *Code criminel* doivent faire partie du présent rapport.

Daté du jour de en l'an de grâce, à

.....
Signature de l'agent de la paix ou de
l'autre personne

8. The following is a sample 'Consent to Search' which can be used to confirm that the search of a vessel without a search warrant was conducted with the permission of the person in charge.

8. Voici un modèle de Consentement à une perquisition qui peut servir à confirmer qu'un navire a été inspecté sans Mandat de perquisition, avec la permission du responsable.

CONSENT TO SEARCH	Consentement à une perquisition
I, not being a juvenile, and presently in charge of the ship located at do hereby authorize members of the Canadian Coast Guard to conduct a search of such ship for (name item, document)	Je, soussigné(e)....., étant majeur(e) et présentement responsable du navire....., situé à donne aux membres de la Garde côtière canadienne la permission d'effectuer une perquisition sur ce navire pour trouver (nom de l'article, document)
..... Signature	 signature

INDEX

Air Pollution Regulations 1.2.1, Table II
Analysis of pollutant samples 5.1.8(r)
Analysts 5.1.8(r), 7.5, 7.6
Appeals 6.1.3(n)
Arctic Pollution Prevention Certificate 4.2.4, 4.2.10
Arctic Shipping Pollution Prevention Regulations (ASPPR) 1.3.1, 4.2.4, Table III
Arctic Waters Oil Transfer Guidelines 4.2.4.1(l)
Arctic Waters Pollution Prevention Act (AWPPA)
allowable discharges of pollutants 5.1.4
analysts 7.6
application 1.1.3
inspections for compliance 4.2.4, 4.3
offences 1.1.3, Table III
penalties 6.9.2, Table III
powers of a PPO 2.2
regulations 1.3
wastes 1.1.3
Arctic Waters Pollution Prevention Regulations 1.3.2, Table III
Arrest of accused person 6.8

Boarding ships 4.3
pollution incident 5.1.8(j) & (k)
Briefs to counsel 5.2, 6.1.3(c), 8.2.6, Schedule VIII

Canada Shipping Act (CSA)
allowable discharges of pollutants 5.1.4
analysts 7.5
application 1.1.1
inspections for compliance 4.2.3, 4.3
offences 1.1.1, Table II
penalties 6.9.1, Table II
powers of a PPO 2.1
regulations 1.2
Canadian Coast Guard (CCG)
aircraft 3.9
Emergencies 7.4
Fleet 7.2
Ship Safety Branch 7.1
Canadian Oil Pollution Prevention Certificate (COPP) 4.2.3.1(a), Table II
Canadian Pollution Prevention Certificate for the Carriage of NLS in Bulk (CNLS) 4.2.3.1(b), Table II
Canadian waters 4.1

INDEX

Analyses d'échantillons de polluant 5.1.8r)
Analystes 5.1.8r), 7.5, 7.6
Appels 6.1.3m)
Armement - voir Règlement sur l'armement en personnel en vue de la sécurité et Règlement sur les quarts à la passerelle des navires
Arraînement des navires 4.3
cas de pollution 5.1.8j) & k)
Arrestation du prévenu 6.8
Assignation 5.1.8q), 6.7.1, annex IX

Bref compte rendu à l'avocat, 5.2, 6.1.3(c), 8.2.6, Annexe VIII

Certificat canadien de prévention de la pollution liée au transport de SLN en vrac (CNLS) 4.2.3b), tableau II
Certificat canadien de prévention de la pollution par les hydrocarbures (COPP) 4.2.3.1a), tableau II
Certificat d'aptitude (COF) 4.2.3.1b), 4.2.3.3b)
Certificat d'assurance ou autre garantie financière 4.1, 4.2.3.1f), 4.2.3.2d), 4.2.3.3d)
Certificat d'exemption 4.2.3.1e), 4.2.3.2c), 4.2.4.1i), 4.2.4.2a) to c)
Certificat d'inspection 4.2.3.1d), 4.2.4.1h)
Certificat d'inspection radio 4.2.3.1c), 4.2.4.1i)
Certificat de chargement d'explosifs 4.2.4.1f), 4.2.4.2a)
Certificat de prévention de la pollution des eaux arctiques 4.2.4, 4.2.10
Certificat de sécurité pour navire à passagers 4.2.3.1e), 4.2.3.2c), 4.2.4.1i), 4.2.4.2a) & c)
Certificat de sécurité pour navire nucléaire à passagers 4.2.3.1e), 4.2.3.2c), 4.2.4.1i), 4.2.4.2a)
Certificat de sécurité pour navire nucléaire de charge 4.2.3.1e), 4.2.3.2c), 4.2.4.1i), 4.2.4.2a)
Certificat de sécurité radio-téléphonique pour navires de charge 4.2.3.1e), 4.2.3.2c), 4.2.4.1i), 4.2.4.2a)
Certificat de sécurité radiotélégraphique pour navires de charge 4.2.3.1e), 4.2.3.2c), 4.2.4.1c), 4.2.4.2a)
Certificat de sécurité relatif à l'équipement des navires de charge 4.2.3.1d), 4.2.3.2c), 4.2.4.1h), 4.2.4.2a) & c)
Certificat de sécurité relatif à la construction des navires de charge 4.2.3.1d), 4.2.3.2c), 4.2.4.1h), 4.2.4.2a) & c)

- Canadian Environmental Protection Act
1.4.6.2, Schedule I
- Cargo Ship Safety Construction Certificate
4.2.3.1(e), 4.2.3.2(c), 4.2.4.1(h),
4.2.4.2(a) & (c)
- Cargo Ship Safety Equipment Certificate
4.2.3.1(e), 4.2.3.2(c), 4.2.4.1(h),
4.2.4.2(a) & (c)
- Cargo Ship Safety Radiotelegraph Certificate
4.2.3.1(f), 4.2.3.2(c), 4.2.4.1(i), 4.2.4.2(a)
- Cargo Ship Safety Radiotelephony Certificate
4.2.3.1(f), 4.2.3.2(c), 4.2.4.1(i), 4.2.4.2(a)
- Case histories Part 8
- Certificates 4.1, 4.2, Table II
- Certificate of Fitness (COF) 4.2.3.1(b),
4.2.3.3(b)
- Certificate of Insurance or Other Financial
Security 4.1, 4.2.3.1(g), 4.2.3.2(d),
4.2.3.3(d)
- Charter of Rights warning Schedule VII
- Charts and Publications Regulations 1.2.2,
4.1, 4.2.3.1(h), 4.2.3.2(c), 4.2.4.1(j),
4.2.4.2(a), 4.5.7, Table II, Table III
- Chemical Spills 3.3, 4.8, 7.4
- Chemicals - see Noxious liquid substances
- Consent to Search 5.1.8(k), Schedule X
- Continuity of sample possession 5.1.8(r),
5.1.8(s), Schedule V-6, Schedule VIII-14
- Country of prosecution 6.2
- Court brief 6.1.3(c), Schedule VIII
- Crown counsel 6.3, 7.3
- Customs officer 4.5.12.5, 4.6.6(d)
- Dangerous goods and noxious liquid
substances - see Noxious liquid substances
- Dangerous Goods Shipping Regulations
4.2.4.1(f), 4.2.4.2(a)
- Dangerous Goods Shipping Statement
4.2.4.1(f), 4.2.4.2(a)
- Defective ships 4.1, 4.2.5, 4.5, 4.7
- Deficient ships 4.1, 4.2.5, 4.6, 4.7
- Delaying a ship 6.5.3.2
- Department of Justice 6.1.3, 6.3, 6.4, 7.3
- Department of National Defence (DND) 3.7
- Detaining a ship (CSA) 6.5
defective ships 4.5.12
deficient ships 4.6.6
powers of a PPO under the CSA 2.1.2
- Certificat international de prévention de la
pollution liée au transport des substances
liquides nocives en vrac (INLS) 4.2.3.1b),
4.2.3.3b), tableau II
- Certificat international de prévention de la
pollution par les hydrocarbures (IOPP)
4.2.3.1a), tableau II
- Certificat international de franc-bord 4.2.4.2d)
- Certificats 4.1, 4.2, tableau II
- Charte des droits annexe VII
- Code TAR 8.2.5, 8.2.6, annexe II - tableau VIII
- Condamnation 6.1.3m)
- Consentement à une perquisition 5.1.8k),
annexe X
- Conventions internationales 1.4
certificats 4.2
- Convention internationale sur la responsabilité
civile pour les dommages dus à la pollution par
les hydrocarbures 1.4.4, 4.2.3.1f),
4.2.3.2.d), 4.2.3.3d)
- Fonds international d'indemnisation pour les
dommages dus à la pollution par les
hydrocarbures 1.4.5
- Immersion 1.4.6
- Intervention en haute mer 1.4.3
- Lignes de charge 4.2.4.2d)
- MARPOL 73/78 1.4.2
- OILPOL 1.4.1
- parties aux conventions internationales 1.4.7
- Déchets 1.1.3
- Déclaration de sécurité de l'emballage 4.2.4.1f),
4.2.4.2a)
- Déclarations - obtention de déclarations écrites
5.1.8g)
- Déclarations écrites 5.1.8g)
- Dépôt d'une plainte 5.2.1, 6.1.3d), 6.4
- Force majeure 4.7.3
- Détention d'un navire (LMMC) 6.5
navires défectueux 4.5.12
navires non conformes 4.6.6
pouvoirs d'un FCPP en vertu de la LMMC 2.1.2
- Déversements 3.4, 4.7.3, 4.8, 5.1.8c)
- Déversements de matières toxiques 3.4
- Déversements de produits chimiques 3.4, 4.8,
7.4
- Diligence raisonnable comme argument de
défense 5.1.6

- Directing ships
 defective ships 4.5
 deficient ships 4.6
 emergency situations 4.8
 force majeure 4.7
 powers of a PPO 2.1.2, 2.2.2
 refusing entry 4.5.1.3, 4.6.1.2, 4.7.1
 route advice 4.4
 stopping and boarding 4.3
- Dumping
 Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping 1.4.6
 parties to the convention 1.4.7
 permits - Schedule I
- Echo sounder 4.5.8
- Estimating the quantity and concentration of discharged oil 5.1.4
- Evidence 5.1.5, 5.1.6, 5.1.8
- Exempt ships 5.1.2
- Exemption Certificate 4.2.3.1(f), 4.2.3.2(c), 4.2.4.1(i), 4.2.4.2(a) & (c)
- Expert witness 6.7.2, 6.7.3, 6.7.4
- Explosives Loading Certificate 4.2.4.1(f), 4.2.4.2(a)
- Financial responsibility 4.2.3.1(g), 4.2.3.2(d), 4.2.3.3(d), 4.2.4.1(k), 4.2.4.2(a), Table II
- Fishing zones 1.1.2
- Force Majeure 4.1, 4.6.1.1, 4.7
- Foreign ships - see Non-Canadian ships
- Garbage
 control of discharges - Schedule I
 Garbage Pollution Prevention Regulations 1.2.4
 MARPOL Annex V - 1.4.2.2
 offences Table II
- Great Lakes Sewage Pollution Prevention Regulations 1.2.5, 4.2.3.1(c), 4.2.3.2(c), 4.2.3.3(c), Table II
- Guidelines for Reporting Incidents 3.5.3
- Gyro compass 4.5.6
- Hearsay evidence 5.1.7, Schedule IX
- Helicopters 4.3.3.3
- Ice navigator 4.2.4.1(d), 4.2.4.2(a), Table III
- Inspecting ships 4.2
 pollution incident 5.1.8
 Port State Control Inspections 4.2.1
 powers of a PPO 2.1.2, 2.2.2
 stopping and boarding 4.3
- Direction des navires
 arrêt et arraisonnement 4.3
 conseil concernant la route 4.4
 entrée refusée 4.5.1.3, 4.6.1.2, 4.7.1
 force majeure 4.7
 navires défectueux 4.5
 navires non conformes 4.6
 pouvoirs d'un FCPP 2.1.2, 2.2.2
 situations d'urgence 4.8
- Dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures (DSCCRH) 4.5.9, tableau II
- Document d'expédition de marchandises dangereuses 4.2.4.1f), 4.2.4.2a)
- Dossier d'audience, 6.1.3(c), Annexe VIII
- Eaux canadiennes 4.1
- Eaux en question 4.1
- Eaux usées
 réglementation des rejets - annexe I
 Règlement sur la prévention de la pollution des Grands lacs par les ordures 1.2.4, 4.2.3.1c)
- MARPOL annexe IV 1.4.2.2
- infractions - tableau II
- Échantillons
 analyses 5.1.8r)
 possession continue 5.1.8r), 5.1.8s), annex V-6, annex VIII-14
 pouvoirs d'un FCPP en vertu de la LMMC 2.1.2
 prélèvement d'échantillons 5.1.8b), annexe V
 transport des échantillons 5.1.8t)
- Enquête préliminaire 6.1.3
- Enquêtes sur les cas de pollution Partie 5
- Enregistrements sur bande 5.1.7 annexe VII
- Entrevue avec les suspects et les témoins 5.1.8p), q) u)
- Évaluation de la quantité et de la concentration des hydrocarbures rejetés 5.1.4
- Force majeure 4.1, 4.6.1.1, 4.7
- Garde côtière canadienne (GCC)
 aéronef 3.10
 Direction de la sécurité des navires 7.1
 Flotte 7.2
 Urgences 7.4
- Garde côtière des États-Unis (USCG) 3.10
- Gendarmerie royale du Canada (GRC) 3.9, 5.3.8, 6.1.3h), 6.1.4, 6.4.8, 6.6.1, 6.8.1
 mise en garde de la GRC annexe VII
- Directeur régional des Opérations d'urgence 3.4, 4.7.1.3, 4.8, 5.1.8c), 7.4
- Gyrocompas 4.5.6

- Inspection Certificate 4.2.3.1(e), 4.2.4.1(h)
International Conventions 1.4
 certificates 4.2
 Civil Liability for Oil Pollution Damage 1.4.4,
 4.2.3.1(g), 4.2.3.2(d), 4.2.3.3(d)
 Dumping 1.4.6
 International Fund for Compensation for Oil
 Pollution Damage 1.4.5
 Intervention on the High Seas 1.4.3
 Load Lines 4.2.4.2(d)
 MARPOL 73/78 1.4.2
 OILPOL 1954 1.4.1
 parties to international conventions 1.4.7
International Load Line Certificates 4.2.4.2(d)
International Oil Pollution Prevention
 Certificate (IOPP) 4.2.3.1(a), 4.2.3.3(a),
 Table II
International Pollution Prevention Certificate
 for the Carriage of NLS in Bulk (INLS)
 4.2.3.1(b), 4.2.3.3(b), Table II
Interviewing suspects and witnesses
 5.1.8(p), (q), (u)
Investigation of a pollution incident Part 5

Laying an information 5.2.1, 6.1.3(d), 6.4
 Force Majeure 4.7.3
Legal agents 6.3
Letter of intent 6.5.1, 6.5.2
Liability
 certificate for Canadian ships under the CSA
 4.2.3.1(g)
 certificate for non-Canadian ships under the
 CSA 4.2.3.2(d), 4.2.3.3(d), 4.2.12
 International Convention on Civil Liability for
 Oil Pollution Damage 1.4.4, 1.4.7
 strict liability 5.1.6, 8.2.4
Load Line Regulations 4.2.4.2(d)

Manning - see Safe Manning Regulations and
 Ships' Deck Watch Regulations
MARPOL 1.4.2
 inspection of ships for MARPOL compliance
 4.2
 offences - Table II
 parties to the convention 1.4.7
 Procedures for the Control of Ships and
 Discharges 4.2.2

Hélicoptères 4.3.3.3
Hydrocarbures
 déversements 3.4.4.8
 évaluation de la quantité et de la concentration
 d'un rejet 5.1.4, annexe II
 MARPOL annexe I 1.4.2.2, 6.2
 réglementation des rejets - annexe I
 Règlement sur la prévention de la pollution par
 les hydrocarbures 1.2.7, 4.2.1, 4.2.3.1a),
 4.2.3.2a), 4.2.3.3a) tableau II
 OILPOL 1.4.1, 1.4.7

Immersion
 Convention sur la prévention de la pollution des
 mers résultant de l'immersion de déchets
 1.4.6
 parties à la Convention 1.4.7
 permis - annexe I
Infractions - Tableau II et tableau III
Inspecteur de radio 4.5.12.5, 4.6.6d)
Inspections des navires 4.2
 arrêt et arraisonnement 4.3
 cas de pollution 5.1.8
 Inspections faites par l'État où se trouve le port
 4.2.1
 pouvoirs d'un FCPP 2.1.2, 2.2.2
Installations de production pétrolière en mer
 3.2.1, 3.3
Installations de réception 3.11, tableau II

Jurisprudence partie 8

Lettre d'intention 6.5.1, 6.5.2
Lignes directrices concernant la notification des
 incidents 3.6.3
Loi sur la marine marchande du Canada (LMMC)
 analystes 7.5
 application 1.1.1
 infractions 1.1.1, tableau II
 inspections pour assurer la conformité 4.2.3,
 4.3
 peines 6.9.1, tableau II
 pouvoirs d'un FCPP 2.1
 règlements 1.2
 rejets admissibles de polluant 5.1.4
Loi sur la mer territoriale et les zones de pêche
 1.1.2

- Navigating Appliances and Equipment
Regulations 1.2.6, 1.3.2, 4.1, 4.2.3.1(e),
4.2.3.2(c), 4.2.4.1(h), 4.2.4.2(a), Table II,
Table III
- Non-Canadian ships
boarding 4.3
country of prosecution 6.1
detaining 4.5.12, 4.6.6, 6.5.1, 6.5.3
inspecting 4.2
powers of a PPO under the AWPPA 2.2.2,
5.1.8(k)
powers of a PPO under the CSA 2.1.2,
5.1.8(k)
refusing entry 4.5.1.3, 4.6.1
reporting on defects 4.5.11.4
reporting pollution incidents 3.5, 5.4
seizing 4.5.12, 4.6.6, 6.5.2, 6.5.3
- Notes - making written notes during an
investigation 5.1.7
- Noxious liquid substances
control of discharges - Schedule I
MARPOL Annex II - 1.4.2.2, 6.2
offences - Table II
presence of a sheen after a discharge 5.1.4
regulations 1.2.3, 4.2.1, 4.2.3.1(b),
4.2.3.2(b), 4.2.3.3(b), 6.2
spills 3.3, 4.8
- Nuclear Cargo Ship Safety Certificate
4.2.3.1(f), 4.2.3.2(c), 4.2.4.1(i), 4.2.4.2(a)
- Nuclear Passenger Ship Safety Certificate
4.2.3.1(f), 4.2.3.2(c), 4.2.4.1(i), 4.2.4.2(a)
- Offences - Table II and Table III
- Oil
control of discharges - Schedule I
estimating the quantity and concentration of
a discharge 5.1.4, Schedule II
MARPOL Annex I - 1.4.2.2, 6.2
Oil Pollution Prevention Regulations 1.2.8,
4.2.1, 4.2.3.1(a), 4.2.3.2(a), 4.2.3.3(a),
6.2, Table II
OILPOL 1954 1.4.1, 1.4.7
spills 3.3, 4.8
- Oil discharge monitoring and control system
(ODMACS) 4.5.9, Table II
- OILPOL 1954 1.4.1, 1.4.7
- Loi sur la prévention de la pollution des eaux
arctiques (LPPEA)
analystes 7.6
application 1.1.3
déchets 1.1.3
infractions 1.1.3, tableau III
inspections pour assurer la conformité 4.2.4,
4.3
peines 6.9.2, tableau III
pouvoirs d'un FCPP 2.2
règlements 1.3
rejets admissibles de polluants 5.1.4
- Mandats de comparution 6.1.3h), 6.6
Mandat de perquisition 5.1.8n)
- Marchandises emballées - MARPOL annexe III
1.4.2.2
- MARPOL 1.4.2
infractions tableau II
inspection des navires pour assurer la
conformité avec MARPOL 4.2
parties à la convention 1.4.7
Procédures de contrôle des navires et des rejets
4.2.2
- Ministère de la Défense nationale (MDN) 3.8
Ministère de la Justice 6.1.3, 6.3, 6.4, 7.3
- Navire retardé 6.5.3.2
- Navires défectueux 4.1, 4.2.5, 4.5, 4.7
- Navires étrangers - voir navires non canadiens
- Navires exemptés 5.1.2
- Navires non canadiens
arraisonnement 4.3
détention 4.5.12, 4.6.6, 6.5.1, 6.5.3
entrée refusée 4.5, 1.3, 4.6.1
inspection 4.2
pays où doivent être engagées les poursuites
6.1
pouvoirs d'un FCPP en vertu de la LMMC 2.1.2,
5.1.8k)
pouvoirs d'un FCPP en vertu de la LPPEA 2.2.2,
5.1.8k)
rapport d'incident de pollution 3.6, 5.4
rapport sur les défauts 4.5.11.4
saisie 4.5.12, 4.6.6, 6.5.2, 6.5.3
- Navires non conformes 4.1, 4.2.5, 4.6, 4.7
- Navires non signalés 4.3.2.1
- Notes écrites prises durant une enquête 5.1.7

- Packaged goods - MARPOL Annex III - 1.4.2.2
- Parties to international conventions 1.4.7
- Passenger Ship Safety Certificate 4.2.3.1(f), 4.2.3.2(c), 4.2.4.1(i), 4.2.4.2(a) & (c)
- Photographs 5.1.8(b), 5.1.8(n), Schedule VI
- Pollutant Discharge Reporting Regulations 1.2.10, 3.5.1*, Table II
- Pollutant Substances Regulations 1.2.11, Table II, Schedule I
- Pollutants
- allowable discharges 5.1.4
- Pollution Incident Reports 5.3
- Port State Control 4.2.1, 4.2.2, 4.2.6, 6.2
- Powers of a PPO
- AWPPA 2.1
 - CSA 2.2
 - duties 2.3
 - emergency situations 4.8
 - remote areas 5.2.4
- Preliminary hearing 6.1.3
- Prosecution for violations 4.5.10, 4.6.4, Part 6
- Procedures for the Control of Ships and Discharges 4.2.2
- Radar 4.5.3, 4.5.4
- Radio Inspection Certificate 4.2.3.1(f), 4.2.4.1(i)
- Radio Inspector 4.5.12.5, 4.6.6(d)
- Reasonable diligence as a defence 5.1.6
- Reception facilities 3.10, Table II
- Regional Director Emergency Operations 3.3, 4.7.1.3, 4.8, 5.1.8(c), 7.4
- Reporting of pollution incidents - Part 3
- by PPO's 3.2, 3.4, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5
 - by ships 1.2.10, 3.5, 5.1.3
 - by witness 3.1, 5.1.3
 - penalties for not reporting Table II, Table III
- Report on Inspection 4.2.6, 4.5.11.4, 4.6.5.2
- Royal Canadian Mounted Police (RCMP) 3.8, 5.3.8, 6.1.3(h), 6.1.4, 6.4.8, 6.6.1, 6.8.1
- RCMP warning, Schedule VII
- Officier de navigation dans les glaces 4.2.4.1d), 4.2.4.2a) tableau III
- OILPOL 1954 1.4.1, 1.4.7
- Ordures
- infractions tableau II
 - MARPOL annexe V - 1.4.2.2.
 - Règlement sur la prévention de la pollution par les ordures 1.2.3
 - réglementation des rejets - annexe I
- Où-dire 5.1.7, Annexe IX
- Parties aux conventions internationales 1.4.7
- Pays où doivent être engagées les poursuites 6.2
- Photos 5.1.8b), 5.1.8n), annexe VI
- Polluants - rejets admissibles 5.1.4
- Pollution causée par des installations à terre 3.2
- Possession continue de l'échantillon 5.1.8r), 5.1.8s), annex V-6, annex VIII-14
- Poursuites en cas d'infraction 4.5.10, 4.6.4, Partie 6
- Pouvoirs d'un FCPP
- fonctions 2.3
 - LMMC 2.2
 - LPPEA 2.1
 - régions éloignées 5.2.4
 - situations d'urgence 4.8
- Préposé aux douanes 4.5.12.5, 4.6.6d)
- Preuve 5.1.5, 5.1.6, 5.1.8
- Procédures de contrôle des navires et des rejets 4.2.2
- Procès 6.1.3
- Procureur du ministère public 6.3.7.3
- Produits chimiques - voir substances liquides nocives
- Radar 4.5.3, 4.5.4
- Rapport d'incident de pollution - Partie 3
- par un FCPP 3.2, 3.3, 3.4, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5
 - par les navires 1.2.9, 3.6, 5.1.3
 - par les témoins 3.1, 5.1.3
 - peines infligées en cas d'omission de faire rapport tableau II, tableau III
- Rapport d'inspection 4.2.6, 4.5.11.4, 4.6.5.2
- Rapports d'incident de pollution 5.3
- Règlement sur l'armement en personnel en vue de la sécurité 1.2.10, 4.2.3.1h), 4.2.3.2c), 4.2.4.1c), 4.2.4.2a), tableau II
- Règlement sur la pollution de l'air 1.2.1, tableau II
- Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques 1.3.2, tableau III

- Safe Manning Regulations 1.2.12, 4.2.3.1(i), 4.2.3.2(c), 4.2.4.1(c), 4.2.4.2(a), Table II
- Safe Packing Statement 4.2.4.1(f), 4.2.4.2(a)
- Samples
 analysis 5.1.8(r)
 continuity of possession 5.1.8(r), 5.1.8(s), Schedule V-6, Schedule VIII-14
 conveyance of samples 5.1.8(t)
 powers of a PPO under the CSA 2.1.2
 taking samples 5.1.8(b), Schedule V
- Search warrant 5.1.8(k), 5.1.8(n), Schedule X
- Seizing a ship (AWPPA) 6.5.2, 6.5.3
 defective ship 4.5.12
 deficient ship 4.6.6
 powers of a PPO 2.2.2(d)
- Sentencing 6.1.3(m)
- Sewage
 control of discharges - Schedule I
 Great Lakes Sewage Pollution Prevention Regulations 1.2.5, 4.2.3.1(c), 4.2.3.2(c), 4.2.3.3(c)
 MARPOL Annex IV - 1.4.2.2
 offences - Table II
- Ship Station Radio Regulations 1.2.14, 1.3.5, 4.2.3.1(f), 4.2.3.2(c), 4.2.4.1(i), 4.2.4.2(a), Table II, Table III
- Shipping Master 4.5.12.5, 4.6.6(d)
- Shipping Safety Control Zones 1.3.6
- Ships' Deck Watch Regulations 1.2.15, 1.3.4, 4.1., 4.2.3.1(i), 4.2.3.2(c), 4.2.4.1(c), 4.2.4.2(a), Table II, Table III
- Shore based pollution 3.2
- Spills 3.3, 4.7.3, 4.8, 5.1.8(c)
- Statements - obtaining written statements 5.1.8(g)
- Statutory Instruments 6.3.6
- Steering Appliances and Equipment
 Regulations 1.2.16, 1.3.7, 4.2.3.1(e), 4.2.3.2(c), 4.2.4.1(h), 4.2.4.2(a), Table II, Table III
- Strict liability 5.1.6, 8.2.4
- Subject waters 4.1
- Subpoena 5.1.8(q), 6.7.1, Schedule IX
- Summons 6.1.3(h), 6.6
- Surveillance
 aircraft 3.9, 8.2.2
 areas 3.4
 CCG 3.6, 3.9
 DND 3.7
 USCG 3.9
- Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques par les navires (RPPEAN) 1.3.1, 4.2.4, tableau III
- Règlement sur la prévention de la pollution des Grands lacs par les eaux usées 1.2.4, 4.2.3.1(c), 4.2.3.2(c), 4.2.3.3(c) tableau II
- Règlement sur les rapports relatifs au rejet de polluants 1.2.9, 3.6, tableau II
- Règlement sur le transport par mer des marchandises dangereuses 4.2.4.1(f), 4.2.4.2(a)
- Règlement sur les appareils de gouverne 1.2.16, 1.3.7, 4.2.3.1(e), 4.2.3.2(c), 4.2.4.1(h), 4.2.4.2(a), Table II, Table III
- Règlement sur les appareils et le matériel de navigation 1.2.6, 1.3.2, 4.1, 4.2.3.1(e), 4.2.3.2(c), 4.2.4.1(h), 4.2.4.2(a), Table II, Table III
- Règlement sur les cartes et publications 1.2.2, 4.1, 4.2.3.1(g), 4.2.3.2(c), 4.2.4.1(j), 4.2.4.2(a), 4.5.7, tableau II, tableau III
- Règlement sur les lignes de charge 4.2.4.2(d)
- Règlement sur les pratiques et les règles de radiotéléphonie en VHF 1.2.15, 4.2.3.1(e), 4.2.3.2(c), 4.5.4.3, 4.5.5, 4.6.3, tableau II
- Règlement sur les quarts à la passerelle des navires 1.2.13, 1.3.4, 4.1, 4.2.3.1(h), 4.2.3.2(c), 4.2.4.1(c), 4.2.4.2(a), tableau II, tableau III
- Règlement sur les stations radio de navire 1.2.12, 1.3.5, 4.2.3.1(e), 4.2.3.2(c), 4.2.4.1(c), 4.2.4.2(a), tableau II, tableau III
- Règlement sur les substances polluantes 1.2.8, tableau II, annexe I
- Représentants juridiques 6.3
- Responsabilité
 certificat pour navires canadiens en vertu de la LMMC 4.2.3.1(f)
 certificat pour navires non canadiens en vertu de la LMMC 4.2.3.2(d), 4.2.3.3(d), 4.2.12
 Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures 1.4.4, 1.4.7
 Responsabilité financière 4.2.3.1(f), 4.2.3.2(d), 4.2.3.3(d), 4.2.4.1(k), 4.2.4.2(a), tableau II
 Responsabilité objective 8.2.4
 Résumés à l'intention du procureur 5.2

- Tape recordings 5.1.7, Schedule VII
TAR Code 8.2.5, 8.2.6, Schedule II-Table VIII
Territorial Sea and Fishing Zones Act 1.1.2
Testifying in court 6.7, Schedule IX
Toxic material spills 3.3
Trial 6.1.3
- United States Coast Guard (USCG) 3.9
Unreported ships 4.3.2.1
- Vessel Traffic Services (VTS)
reporting to 3.2.1, 4.4, 4.5.3.3, 4.5.4.1,
4.5.5.2, 4.5.6.2, 4.5.7.2, 4.5.8.2, 4.5.9.2,
4.7.1.3, 5.1.8(c)
unreported ships 4.3.2.1
- VHF Radiotelephone Practices and Procedures
Regulations 1.2.7, 4.2.3.1(f), 4.2.3.2(c),
4.5.4.3, 4.5.5, 4.6.3, Table II
- Waste 1.1.3
Witnesses 5.1.8(a), (p), (u), 6.7,
Schedule VII, Schedule IX
Writ of Subpoena 5.1.8(q), 6.7.1,
Schedule IX
Written notes during an investigation 5.1.7
Written statements 5.1.8(q)
- Saisie d'un navire (LPPEA) 6.5.2, 6.5.3
navire défectueux 4.5.12
navires non conformes 4.6.6
pouvoirs d'un FCPP 2.2.2d)
Services du trafic maritime (STM)
rapports 3.2.1, 4.4., 4.5.3.3, 4.5.4.1, 4.5.5.2,
4.5.6.2, 4.5.7.2, 4.5.8.2, 4.5.9.2, 4.7.1.3,
5.1.8c)
navires non signalés 4.3.2.1
Sondeur à ultrasons 4.5.8
Substances liquides nocives
déversements 3.4, 4.8
infractions - tableau II
MARPOL Annexe II 1.4.2.2, 6.2
présence d'un reflet après un rejet 5.1.4
règlements 1.2.6, 4.2.1, 4.2.3.1b), 4.2.3.2b),
4.2.3.3b), 6.2
réglementation des rejets - Annexe I
Surveillance
aéronef 3.10, 8.2.2
zones 3.5
GCC 3.7, 3.10
MDN 3.8
USCG 3.10
- Témoignage en cour, 6.7, Annexe IX
Témoin expert 6.7.2, 6.7.3, 6.7.4
Témoins 5.1.8a), p), u), 6.7, annexe VII,
annexe IX
Textes réglementaires 6.3.6
- Zones de contrôle de la sécurité de la navigation
1.3.6
Zones de pêche 1.1.2