CANADA

CONSOLIDATION

CODIFICATION

Load Line Regulations

Règlement sur les lignes de charge

SOR/2007-99

DORS/2007-99

Current to September 30, 2026

Last amended on December 20, 2023

À jour au 30 septembre 2026

Dernière modification le 20 décembre 2023

Published by the Minister of Justice at the following address:
http://laws-lois.justice.gc.ca

Publié par le ministre de la Justice à l'adresse suivante :
http://lois-laws.justice.gc.ca

OFFICIAL STATUS OF CONSOLIDATIONS

Subsections 31(1) and (3) of the *Legislation Revision and Consolidation Act*, in force on June 1, 2009, provide as follows:

Published consolidation is evidence
31 (1) Every copy of a consolidated statute or consolidated regulation published by the Minister under this Act in either print or electronic form is evidence of that statute or regulation and of its contents and every copy purporting to be published by the Minister is deemed to be so published, unless the contrary is shown.

...

Inconsistencies in regulations
(3) In the event of an inconsistency between a consolidated regulation published by the Minister under this Act and the original regulation or a subsequent amendment as registered by the Clerk of the Privy Council under the *Statutory Instruments Act*, the original regulation or amendment prevails to the extent of the inconsistency.

CARACTÈRE OFFICIEL DES CODIFICATIONS

Les paragraphes 31(1) et (3) de la *Loi sur la révision et la codification des textes législatifs*, en vigueur le 1er juin 2009, prévoient ce qui suit :

Codifications comme élément de preuve
31 (1) Tout exemplaire d'une loi codifiée ou d'un règlement codifié, publié par le ministre en vertu de la présente loi sur support papier ou sur support électronique, fait foi de cette loi ou de ce règlement et de son contenu. Tout exemplaire donné comme publié par le ministre est réputé avoir été ainsi publié, sauf preuve contraire.

[...]

Incompatibilité — règlements
(3) Les dispositions du règlement d'origine avec ses modifications subséquentes enregistrées par le greffier du Conseil privé en vertu de la *Loi sur les textes réglementaires* l'emportent sur les dispositions incompatibles du règlement codifié publié par le ministre en vertu de la présente loi.

LAYOUT

The notes that appeared in the left or right margins are now in boldface text directly above the provisions to which they relate. They form no part of the enactment, but are inserted for convenience of reference only.

MISE EN PAGE

Les notes apparaissant auparavant dans les marges de droite ou de gauche se retrouvent maintenant en caractères gras juste au-dessus de la disposition à laquelle elles se rattachent. Elles ne font pas partie du texte, n'y figurant qu'à titre de repère ou d'information.

NOTE

This consolidation is current to September 30, 2026. The last amendments came into force on December 20, 2023. Any amendments that were not in force as of September 30, 2026 are set out at the end of this document under the heading "Amendments Not in Force".

NOTE

Cette codification est à jour au 30 septembre 2026. Les dernières modifications sont entrées en vigueur le 20 décembre 2023. Toutes modifications qui n'étaient pas en vigueur au 30 septembre 2026 sont énoncées à la fin de ce document sous le titre « Modifications non en vigueur ».

TABLE OF PROVISIONS

Load Line Regulations

1 Interpretation

2 **PART 1**
Circle Load Lines

2 Interpretation

3 Application

3.1 Exceptions

4 Prohibitions

5 Certificates

6 Authorized Representative's Duties

7 Seasonal Zones, Areas and Periods

8 Adjustments to Load Lines

9 Dredging Load Lines

10 Timber Load Lines

11 Posting of Certificates

12 Draught and Freeboard Notices

13 Exemptions and Equivalents

14 **PART 2**
Diamond Load Lines

14 Interpretation

15 Application

15.1 Exceptions

16 Prohibitions

17 Certificates

18 Authorized Representative's Duties

TABLE ANALYTIQUE

Règlement sur les lignes de charge

1 Définitions et interprétation

2 **PARTIE 1**
Lignes de charge (cercle)

2 Définitions et interprétation

3 Application

3.1 Exceptions

4 Interdictions

5 Certificats

6 Fonctions du représentant autorisé

7 Zones, régions et périodes saisonnières

8 Rajustements des lignes de charge

9 Lignes de charge de dragage

10 Lignes de charge pour bois en pontée

11 Affichage des certificats

12 Avis sur les tirants d'eau et les francs-bords

13 Exemptions et équivalences

14 **PARTIE 2**
Lignes de charge (losange)

14 Définitions et interprétation

15 Application

15.1 Exceptions

16 Interdictions

17 Certificats

18 Fonctions du représentant autorisé

19 Seasonal Periods

20 Posting of Certificates

21 **PART 3**

Repeals and Coming into Force

21 Repeals

***25** Coming into Force

SCHEDULE 1

Conditions of Assignment — Diamond Load Lines

SCHEDULE 2

Determination of Freeboards — Diamond Load Lines

SCHEDULE 3

Load Line Marks — Diamond Load Lines

19 Périodes saisonnières

20 Affichage des certificats

21 **PARTIE 3**

Abrogations et entrée en vigueur

21 Abrogations

***25** Entrée en vigueur

ANNEXE 1

Conditions d’assignation — lignes de charge (losange)

ANNEXE 2

Détermination des francs-bords — lignes de charge (losange)

ANNEXE 3

Marques de lignes de charge — lignes de charge (losange)

Registration
SOR/2007-99 May 10, 2007

CANADA SHIPPING ACT, 2001

Load Line Regulations

P.C. 2007-721 May 10, 2007

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, Infrastructure and Communities, pursuant to paragraphs 35(1)(d) and 120(1)(h) of the *Canada Shipping Act, 2001*[a], hereby makes the annexed *Load Line Regulations*.

[a] S.C. 2001, c. 26

Enregistrement
DORS/2007-99 Le 10 mai 2007

LOI DE 2001 SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

Règlement sur les lignes de charge

C.P. 2007-721 Le 10 mai 2007

Sur recommandation du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et en vertu des alinéas 35(1)d) et 120(1)h) de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*[a], Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement sur les lignes de charge*, ci-après.

[a] L.C. 2001, ch. 26

Interpretation

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

1966 Convention means the International Convention on Load Lines, 1966. (*Convention de 1966*)

Act means the *Canada Shipping Act, 2001*. (*Loi*)

Board means the Marine Technical Review Board established under section 26 of the Act. (*Bureau*)

classification society means the American Bureau of Shipping, Bureau Veritas, Det Norske Veritas, Lloyd's Register of Shipping, Germanischer Lloyd, Registro Italiano Navale and Nippon Kaiji Kyokai. (*société de classification*)

Convention means the International Convention on Load Lines, 1966, as modified by the Protocol. (*Convention*)

domestic voyage means a voyage that is from a place in Canada to another place in Canada. (*voyage intérieur*)

freeboard deck in respect of a vessel, means

(a) the vessel's uppermost complete deck that is exposed to weather and sea and has permanent means of closing all openings in its exposed parts, and below which all openings in the shell of the vessel are fitted with permanent means of watertight closing; or

(b) a permanent deck that is lower than the deck referred to in paragraph (a), is continuous in a fore and aft direction at least between the machinery space and peak bulkheads and continuous athwartships if the vessel's owner requests that lower deck. (*pont de franc-bord*)

HSC Code means the *International Code of Safety for High Speed Craft, 2000, (2000 HSC CODE)*, published by the IMO, as amended from time to time. (*recueil HSC*)

IMO means the International Maritime Organization. (*OMI*)

Définitions et interprétation

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

Bureau Le Bureau d'examen technique en matière maritime constitué en vertu de l'article 26 de la Loi. (*Board*)

Convention La Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, telle que modifiée par le Protocole. (*Convention*)

Convention de 1966 La Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge. (*1966 Convention*)

eaux internes du Canada S'entend au sens de l'article 1 du *Règlement sur les certificats de sécurité de bâtiment*. (*inland waters of Canada*)

étanche à l'eau Conçu pour résister, sans fuite, à la pression d'une charge statique d'eau. (*watertight*)

lieu S'entend :

a) soit d'un port;

b) soit d'un bâtiment ou d'un lieu qui sont utilisés pour le chargement ou le déchargement de bâtiments. (*place*)

Loi La *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. (*Act*)

marie-salope Drague autopropulsée à cale ouverte ou à trémie dans la coque qui est destinée à recevoir les déblais de dragage et dont le fond est muni de clapets qui en permettent la vidange rapide. (*open-hopper dredge*)

ministre Le ministre des Transports. (*Minister*)

OMI L'Organisation maritime internationale. (*IMO*)

pont de franc-bord À l'égard d'un bâtiment, s'entend, selon le cas :

a) du pont complet le plus élevé du bâtiment qui est exposé aux intempéries et à la mer et qui possède des dispositifs permanents de fermeture de toutes les ouvertures situées dans ses parties exposées et au-dessous duquel toutes les ouvertures pratiquées dans le

inland voyage has the same meaning as in section 1 of the *Vessel Safety Certificates Regulations*. (*voyage en eaux internes*)

inland waters of Canada has the same meaning as in section 1 of the *Vessel Safety Certificates Regulations*. (*eaux internes du Canada*)

Minister means the Minister of Transport. (*ministre*)

open-hopper dredge means a self-propelled dredge with an open hold or hopper in the hull that receives dredged material and is fitted with bottom doors that can quickly jettison the dredged material. (*marie-salope*)

place means

(a) a port; or

(b) any vessel or place that is used for loading or unloading vessels. (*lieu*)

Protocol means the 1988 Protocol relating to the International Convention on Load lines, 1966, as amended on January 1, 2005. (*Protocole*)

sheltered waters voyage has the same meaning as in section 1 of the *Vessel Safety Certificates Regulations*. (*voyage en eaux abritées*)

superstructure means a decked structure on the freeboard deck of a vessel extending from side to side of the vessel or with the side plating not being more than four per cent of the breadth inboard of the shell plating, and includes that part of the hull extending above the freeboard deck if the freeboard deck is a lower deck. (*superstructure*)

watertight means designed to withstand a static head of water without any leakage. (*étanche à l'eau*)

(2) For the purpose of these Regulations, a vessel is constructed on the earliest of

(a) the day on which its keel is laid,

(b) the day on which construction identifiable with a specific vessel begins, and

(c) the day on which assembly of the vessel reaches the lesser of 50 tonnes and one per cent of the estimated mass of all structural material.

bordé sont munies de dispositifs permanents de fermeture étanche à l'eau;

b) d'un pont permanent inférieur au pont visé à l'alinéa a) qui est continu dans le sens longitudinal au moins entre la tranche des machines et les cloisons de coqueron et continu dans le sens transversal si le propriétaire du bâtiment le demande. (*freeboard deck*)

Protocole Le Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, tel que modifié le 1er janvier 2005. (*Protocol*)

recueil HSC *Le Recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse, 2000 (RECUEIL HSC 2000)*, publié par l'OMI, avec ses modifications successives. (*HSC Code*)

société de classification L'American Bureau of Shipping, le Bureau Veritas, la Det Norske Veritas, la Lloyd's Register of Shipping, la Germanischer Lloyd, la Registro Italiano Navale et la Nippon Kaiji Kyokai. (*classification society*)

superstructure Construction pontée sur le pont de franc-bord d'un bâtiment qui s'étend de bord à bord du bâtiment ou dont le retrait des côtés, par rapport aux murailles, ne dépasse pas quatre pour cent de la largeur. La présente définition comprend la partie de la coque qui s'étend au-dessus du pont de franc-bord si celui ci est un pont inférieur. (*superstructure*)

voyage en eaux abritées S'entend au sens de l'article 1 du *Règlement sur les certificats de sécurité de bâtiment*. (*sheltered waters voyage*)

voyage en eaux internes S'entend au sens de l'article 1 du *Règlement sur les certificats de sécurité de bâtiment*. (*inland voyage*)

voyage intérieur Voyage effectué à partir d'un lieu au Canada à un autre lieu au Canada. (*domestic voyage*)

(2) Pour l'application du présent règlement, un bâtiment est construit à la première des dates suivantes :

a) la date à laquelle sa quille est posée;

b) la date à laquelle commence une construction identifiable à un bâtiment donné;

c) la date à laquelle le montage du bâtiment atteint la plus petite des valeurs suivantes, soit 50 tonnes métriques, soit un pour cent de la masse estimée de tous les matériaux de structure.

(3) Subject to subsection (4), for the purpose of these Regulations, every reference to "Administration" in a document incorporated by reference in these Regulations means

(a) in the case of a Canadian vessel, the Minister; and

(b) in the case of a foreign vessel, the government of the state whose flag the vessel is entitled to fly.

(4) For the purpose of these Regulations, every reference to "Administration" in articles 6 and 8 of the 1966 Convention or the Convention means, in the case of a Canadian vessel, the Board.

(5) For the purpose of interpreting a document incorporated by reference in these Regulations, "should" shall be read to mean "shall".

SOR/2013-235, s. 13; SOR/2021-135, s. 29.

(3) Sous réserve du paragraphe (4) et pour l'application du présent règlement, la mention « Administration » dans un document incorporé par renvoi au présent règlement vaut mention :

a) du ministre, dans le cas d'un bâtiment canadien;

b) du gouvernement de l'État sous le pavillon duquel le bâtiment est habilité à naviguer, dans le cas d'un bâtiment étranger.

(4) Pour l'application du présent règlement, la mention « Administration » aux articles 6 et 8 de la Convention de 1966 ou de la Convention vaut mention de Bureau, dans le cas d'un bâtiment canadien.

(5) Pour l'interprétation des documents incorporés par renvoi au présent règlement, « devrait », « devraient » et « faudrait » valent respectivement mention de « doit », « doivent » et « faut ».

DORS/2013-235, art. 13; DORS/2021-135, art. 29.

PART 1

Circle Load Lines

Interpretation

2 The following definitions apply in this Part.

amidships means the middle of the length of a vessel. (*milieu du bâtiment*)

deck line means a horizontal line that is 300 mm long and 25 mm wide marked amidships on the outer surface of the shell on each side of the vessel. (*ligne de pont*)

existing vessel means a vessel that is not a new vessel. (*bâtiment existant*)

international voyage means a voyage, other than an inland voyage, between a place in Canada and a place not in Canada or between places not in Canada. (*voyage international*)

length

(a) in respect of a new vessel, has the same meaning as in article 2(8) of Annex A to the Convention; and

(b) in respect of an existing vessel, has the same meaning as in subsection 1(2) of Schedule I to the Rules. (*longueur*)

PARTIE 1

Lignes de charge (cercle)

Définitions et interprétation

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

bâtiment citerne Bâtiment spécialement construit pour le transport de cargaisons liquides en vrac. (*tanker*)

bâtiment existant Bâtiment qui n'est pas un bâtiment neuf. (*existing vessel*)

bâtiment neuf S'entend :

a) d'un bâtiment canadien :

(i) qui a été construit le 14 avril 1970 ou après cette date et effectue un voyage international,

(ii) qui a été construit le 14 avril 1973 ou après cette date et n'effectue pas un voyage international,

(iii) qui a été construit avant le 14 avril 1970 et effectue un voyage international ou qui a été construit avant le 14 avril 1973 et n'effectue pas un voyage international, si le représentant autorisé fait une demande par écrit au ministre pour que des francs-bords soient assignés au bâtiment en tant que bâtiment neuf;

new vessel means

(a) a Canadian vessel

(i) that was constructed on or after April 14, 1970 and is engaged on an international voyage,

(ii) that was constructed on or after April 14, 1973 and is not engaged on an international voyage, or

(iii) that was constructed before April 14, 1970 and is engaged on an international voyage, or that was constructed before April 14, 1973 and is not engaged on an international voyage, if the authorized representative makes a request in writing to the Minister for the vessel to be assigned freeboards as a new vessel; or

(b) a foreign vessel that was constructed on or after the date on which the 1966 Convention came into force in the state whose flag the vessel is entitled to fly. (*bâtiment neuf*)

North American Great Lakes Zone means Lake Ontario, Lake Erie, Lake Huron (including Georgian Bay), Lake Michigan and Lake Superior, the waters connecting those lakes, the St. Lawrence Seaway and the St. Lawrence River west of the Victoria Bridge in Montréal. (*zone des Grands Lacs de l'Amérique du Nord*)

Rules means the *General Load Line Rules*, C.R.C., c. 1425, as they read on January 1, 2006. (*Règles*)

sailing vessel means a vessel that has sufficient sail area for navigation under sails alone, whether or not fitted with mechanical means of propulsion. (*voilier*)

St. Lawrence River Seasonal Area means that part of the St. Lawrence River bounded by the Victoria Bridge in Montréal, a straight line drawn from Cap-des-Rosiers to West Point, Anticosti Island, and a line drawn along the meridian of longitude 63°W from Anticosti Island to the north shore of the St. Lawrence River. (*région saisonnière du fleuve Saint-Laurent*)

tanker means a vessel specially constructed for the carriage of liquid cargoes in bulk. (*bâtiment-citerne*)

timber deck cargo means a cargo of timber carried on an uncovered part of a freeboard deck or superstructure deck. (*chargement de bois en pontée*)

West Coast Treaty Zone means

(a) the waters of Puget Sound in the State of Washington;

b) d'un bâtiment étranger qui a été construit à la date d'entrée en vigueur de la Convention de 1966 ou après cette date dans l'État sous le pavillon duquel le bâtiment est habilité à naviguer. (*new vessel*)

chargement de bois en pontée Chargement de bois transporté sur toute partie découverte d'un pont de franc-bord ou d'un pont de superstructure. (*timber deck cargo*)

ligne de pont Bande horizontale d'une longueur de 300 mm et d'une largeur de 25 mm, marquée au milieu du bâtiment, de chaque côté de celui ci, sur la face extérieure du bordé. (*deck line*)

longueur S'entend :

a) au sens de l'article 2(8) de l'annexe A de la Convention, dans le cas d'un bâtiment neuf;

b) au sens du paragraphe 1(2) de l'annexe I des Règles, dans le cas d'un bâtiment existant. (*length*)

milieu du bâtiment Le milieu de la longueur du bâtiment. (*amidships*)

région saisonnière du fleuve Saint-Laurent La partie du fleuve Saint-Laurent qui est délimitée par le pont Victoria, à Montréal, une ligne droite tirée de Cap-des-Rosiers à la pointe ouest de l'île d'Anticosti et une ligne tirée de l'île d'Anticosti à la rive nord du fleuve Saint-Laurent, le long du méridien de longitude 63° O. (*St. Lawrence River Seasonal Area*)

Règles Les *Règles générales sur les lignes de charges*, C.R.C., ch. 1425, dans leur version au 1er janvier 2006. (*Rules*)

voilier Bâtiment qui possède une voilure suffisante pour naviguer à la voile seule, qu'il soit muni ou non de moyen de propulsion mécanique. (*sailing vessel*)

voyage international Voyage, autre qu'un voyage en eaux internes, effectué entre un lieu au Canada et un lieu à l'étranger ou entre deux lieux à l'étranger. (*international voyage*)

zone d'application du Traité — côte ouest S'entend :

a) des eaux du Puget Sound dans l'État de Washington;

b) des eaux qui se trouvent entre l'île de Vancouver et la terre ferme et à l'est d'une ligne allant d'un point situé à un mille marin à l'ouest des limites de la ville de

(b) the waters lying between Vancouver Island and the mainland and east of a line from a point one nautical mile west of the city limits of Port Angeles in the State of Washington to Race Rocks on Vancouver Island and of a line from Hope Island, British Columbia, to Cape Calvert, Calvert Island, British Columbia;

(c) the waters lying east of a line from Cape Calvert to Duke Point on Duke Island in the State of Alaska;

(d) the waters lying north of Duke Island and east of Prince of Wales Island, Baranof Island and Chichagof Island in the State of Alaska;

(e) the waters of Peril, Neva and Olga Straits as far south as Sitka in the State of Alaska; and

(f) the waters lying east of a line from Port Althorp on Chichagof Island to Cape Spencer in the State of Alaska. (*zone d'application du Traité — côte ouest*)

SOR/2013-235, s. 14.

c) les eaux qui se trouvent à l'est d'une ligne allant du cap Calvert jusqu'à la pointe Duke sur l'île Duke, dans l'État de l'Alaska;

d) les eaux qui se trouvent au nord de l'île Duke et à l'est de l'île Prince of Wales, de l'île Baranof et de l'île Chichagof, dans l'État de l'Alaska;

e) les eaux des détroits de Peril, de Neva et d'Olga aussi loin au sud que Sitka, dans l'État de l'Alaska;

f) les eaux qui se trouvent à l'est d'une ligne allant de Port Althorp, dans l'île Chichagof, jusqu'au cap Spencer, dans l'État de l'Alaska. (*West Coast Treaty Zone*)

zone des Grands Lacs de l'Amérique du Nord Les lacs Ontario, Érié, Huron (y compris la baie Georgienne), Michigan et Supérieur, les eaux qui les relient, la Voie maritime du Saint-Laurent et le fleuve Saint-Laurent à l'ouest du pont Victoria, à Montréal. (*North American Great Lakes Zone*)

DORS/2013-235, art. 14.

Application

3 (1) Subject to subsection (2), this Part applies in respect of Canadian vessels everywhere and foreign vessels in Canadian waters.

(2) This Part does not apply in respect of

(a) pleasure craft;

(b) vessels ordinarily engaged in catching, attempting to catch or harvesting fish, whales, seals, walrus or other living resources of the sea;

(c) high-speed craft that have been certified in accordance with the HSC Code and meet the requirements of that Code;

(d) new vessels of less than 24 m in length;

(e) existing vessels of less than 150 gross tonnage;

(f) vessels that are engaged on

(i) a voyage solely within the limits of the inland waters of Canada or an inland voyage and holding a

Application

3 (1) Sous réserve du paragraphe (2), la présente partie s'applique à l'égard des bâtiments canadiens où qu'ils se trouvent et des bâtiments étrangers qui se trouvent dans les eaux canadiennes.

(2) La présente partie ne s'applique pas à l'égard :

a) des embarcations de plaisance;

b) des bâtiments habituellement utilisés pour prendre ou tenter de prendre du poisson, des baleines, des phoques, des morses ou autres ressources vivantes de la mer, ou en faire l'exploitation;

c) des engins à grande vitesse qui sont certifiés conformément au recueil HSC, et qui sont conformes aux exigences de celui-ci;

d) des bâtiments neufs d'une longueur inférieure à 24 m;

e) des bâtiments existants d'une jauge brute inférieure à 150;

f) des bâtiments qui effectuent, selon le cas :

certificate issued under Part 2 or similar load line regulations made under the laws of the United States,

(ii) a sheltered waters voyage, or

(iii) a domestic voyage, if the vessels are not carrying passengers or cargo;

(g) Canadian vessels or vessels registered in the United States that are engaged on an international voyage wholly within the West Coast Treaty Zone;

(h) new vessels that do not have means of self-propulsion that

(i) are engaged on a domestic voyage wholly within the West Coast Treaty Zone and are not carrying oil as cargo or passengers, or

(ii) are engaged on a domestic voyage outside the West Coast Treaty Zone and are not carrying oil as cargo, passengers or crew; or

(i) existing vessels that do not have means of self-propulsion, are engaged on a domestic voyage and are not carrying passengers or crew.

SOR/2013-235, s. 15(F).

(i) un voyage uniquement en eaux internes du Canada ou un voyage en eaux internes et sont titulaires d'un certificat délivré en vertu de la partie 2 ou d'autres règlements similaires sur les lignes de charge pris en vertu des lois des États-Unis,

(ii) un voyage en eaux abritées,

(iii) un voyage intérieur, s'ils ne transportent ni passagers ni cargaison;

g) des bâtiments canadiens ou des bâtiments immatriculés aux États-Unis qui effectuent un voyage international entièrement dans la zone d'application du Traité — côte ouest;

h) des bâtiments neufs sans moyen d'autopropulsion qui effectuent un voyage intérieur, selon le cas :

(i) entièrement dans la zone d'application du Traité — côte ouest et qui ne transportent ni passagers ni cargaisons de pétrole,

(ii) en dehors de la zone d'application du Traité — côte ouest et qui ne transportent ni passagers, ni membres d'équipage, ni cargaisons de pétrole;

i) des bâtiments existants sans moyen d'autopropulsion qui effectuent un voyage intérieur et qui ne transportent ni passagers ni membres d'équipage.

DORS/2013-235, art. 15(F).

Exceptions

3.1 (1) Despite paragraphs 3(2)(f) and (g), a vessel that is constructed or converted for the purpose of towing on or after the day on which the *Vessel Construction and Equipment Regulations* come into force and that is engaged on a voyage beyond the limits of an inland voyage shall meet the conditions of assignment set out in Chapter II of Annex I of Annex B of Part 3 of the Convention.

(2) Despite paragraphs 3(2)(f) to (i), a vessel that is constructed on or after the day on which the *Vessel Construction and Equipment Regulations* come into force, that carries at least one person and that is engaged on a voyage beyond the limits of an inland voyage shall comply with regulations 24 and 25 of Chapter II of Annex I of Annex B of Part 3 of the Convention.

SOR/2023-257, s. 516.

Exceptions

3.1 (1) Malgré les alinéas 3(2)f) et g), le bâtiment construit ou transformé en vue du remorquage à la date d'entrée en vigueur du *Règlement sur la construction et l'équipement des bâtiments*, ou après cette date, qui effectue un voyage au-delà d'un voyage en eaux internes doit satisfaire aux conditions d'assignation du chapitre II de l'annexe I de l'annexe B de la partie 3 de la Convention.

(2) Malgré les alinéas 3(2)f) à i), le bâtiment construit à la date d'entrée en vigueur du *Règlement sur la construction et l'équipement des bâtiments*, ou après cette date, qui transporte au moins une personne et qui effectue un voyage au-delà d'un voyage en eaux internes doit se conformer aux règles 24 et 25 du chapitre II de l'annexe I de l'annexe B de la partie 3 de la Convention.

DORS/2023-257, art. 516.

Prohibitions

4 (1) No Canadian vessel shall depart on a domestic voyage unless it

(a) holds an International Load Line Certificate, a Local Load Line Certificate or an International Load Line Exemption Certificate issued under section 5; and

(b) is marked in accordance with the certificate.

(2) No Canadian vessel shall depart on an international voyage unless it

(a) holds an International Load Line Certificate or an International Load Line Exemption Certificate issued under section 5; and

(b) is marked in accordance with the certificate.

(3) No foreign vessel shall depart from a place in Canada unless it

(a) holds an International Load Line Certificate or an International Load Line Exemption Certificate issued by the government of the state whose flag the vessel is entitled to fly or, at the request of that government, by another government; and

(b) is marked in accordance with the certificate.

Certificates

5 (1) On application by the authorized representative of a Canadian vessel that is a new vessel and was constructed before the day on which this section comes into force, the Minister shall issue an International Load Line Certificate to the vessel if

(a) the conditions of assignment set out in Chapter II of Annex I to the 1966 Convention are met;

(b) the vessel is maintained in accordance with the requirements of a classification society;

(c) the vessel has been assigned freeboards that

(i) are determined in accordance with Chapter III of Annex I to the 1966 Convention, or

Interdictions

4 (1) Il est interdit à tout bâtiment canadien d'appareiller en vue d'un voyage intérieur à moins que les exigences suivantes ne soient respectées :

a) il est titulaire d'un certificat international de franc-bord, d'un certificat local de franc-bord ou d'un certificat international d'exemption pour le franc-bord délivrés en vertu de l'article 5;

b) il est marqué conformément au certificat.

(2) Il est interdit à tout bâtiment canadien d'appareiller en vue d'un voyage international à moins que les exigences suivantes ne soient respectées :

a) il est titulaire d'un certificat international de franc-bord ou d'un certificat international d'exemption pour le franc-bord délivrés en vertu de l'article 5;

b) il est marqué conformément au certificat.

(3) Il est interdit à tout bâtiment étranger de quitter un lieu au Canada à moins que les exigences suivantes ne soient respectées :

a) il est titulaire d'un certificat international de franc-bord ou d'un certificat international d'exemption pour le franc-bord délivrés par le gouvernement de l'État sous le pavillon duquel il est habilité à naviguer ou, à la demande de ce gouvernement, par un autre gouvernement;

b) il est marqué conformément au certificat.

Certificats

5 (1) À la demande du représentant autorisé d'un bâtiment canadien qui est un bâtiment neuf et qui était construit avant la date d'entrée en vigueur du présent article, le ministre délivre au bâtiment un certificat international de franc-bord si les exigences suivantes sont respectées :

a) les conditions d'assignation prévues au Chapitre II de l'annexe I de la Convention de 1966 sont remplies;

b) le bâtiment est entretenu conformément aux exigences d'une société de classification;

c) des francs-bords ont été assignés au bâtiment, lesquels, selon le cas :

(i) sont déterminés conformément au Chapitre III de l'annexe I de la Convention de 1966,

(ii) if the freeboards determined under subparagraph (i) are not adequate because of the general structural strength of the vessel, are adequate for the general structural strength of the vessel; and

(d) the vessel is marked in accordance with Chapter I of Annex I to the 1966 Convention.

(2) On application by the authorized representative of a Canadian vessel that is a new vessel and was constructed on or after the day on which this section comes into force, the Minister shall issue an International Load Line Certificate to the vessel if

(a) the conditions of assignment set out in Chapter II of Annex I to the Convention are met;

(b) the vessel is maintained in accordance with the requirements of a classification society;

(c) the vessel has been assigned freeboards that

(i) are determined in accordance with Chapter III of Annex I to the Convention, or

(ii) if the freeboards determined under subparagraph (i) are not adequate because of the general structural strength of the vessel, are adequate for the general structural strength of the vessel; and

(d) the vessel is marked in accordance with Chapter I of Annex I to the Convention.

(3) On application by the authorized representative of a Canadian vessel that is an existing vessel, the Minister shall issue an International Load Line Certificate to the vessel if

(a) the conditions of assignment set out in Part I of Schedule I to the Rules are met;

(b) the vessel is maintained in accordance with the requirements of a classification society;

(c) the vessel has been assigned freeboards determined in accordance with

(i) in the case of a vessel other than a sailing vessel or tanker, Part II of Schedule I to the Rules and, if the vessel is carrying timber deck cargo, Part IV of that Schedule,

(ii) conviennent quant à la résistance générale de la structure du bâtiment, si les francs-bords déterminés en application du sous-alinéa (i) ne conviennent pas en raison de la résistance générale de la structure du bâtiment;

d) le bâtiment est marqué conformément au Chapitre I de l'annexe I de la Convention de 1966.

(2) À la demande du représentant autorisé d'un bâtiment canadien qui est un bâtiment neuf et qui était construit à la date d'entrée en vigueur du présent article ou après cette date, le ministre délivre au bâtiment un certificat international de franc-bord si les exigences suivantes sont respectées :

a) les conditions d'assignation prévues au Chapitre II de l'annexe I de la Convention sont remplies;

b) le bâtiment est entretenu conformément aux exigences d'une société de classification;

c) des francs-bords ont été assignés au bâtiment, lesquels, selon le cas :

(i) sont déterminés conformément au Chapitre III de l'annexe I de la Convention,

(ii) conviennent quant à la résistance générale de la structure du bâtiment, si les francs-bords déterminés en application du sous-alinéa (i) ne conviennent pas en raison de la résistance générale de la structure du bâtiment;

d) le bâtiment est marqué conformément au Chapitre I de l'annexe I de la Convention.

(3) À la demande du représentant autorisé d'un bâtiment canadien qui est un bâtiment existant, le ministre délivre au bâtiment un certificat international de franc-bord si les exigences suivantes sont respectées :

a) les conditions d'assignation prévues à la partie I de l'annexe I des Règles sont remplies;

b) le bâtiment est entretenu conformément aux exigences d'une société de classification;

c) des francs-bords ont été assignés au bâtiment et sont déterminés conformément à l'une des parties suivantes :

(i) la partie II de l'annexe I des Règles, dans le cas d'un bâtiment autre qu'un voilier ou un bâtiment-citerne et, si le bâtiment transporte un chargement de bois en pontée, la partie IV de cette annexe,

(ii) in the case of a sailing vessel, Part III of Schedule I to the Rules, or

(iii) in the case of a tanker, Part V of Schedule I to the Rules; and

(d) the vessel is marked in accordance with Part VI of Schedule I to the Rules.

(4) On application by the authorized representative of a Canadian vessel that is a new vessel, the Minister shall issue a Local Load Line Certificate to the vessel if

(a) the intended operation of the vessel provides an equivalent or greater level of safety than one or more of the requirements set out in subsection (1) or (2), as the case may be; and

(b) the other requirements set out in subsection (1) or (2), as the case may be, are met.

(4.1) On application by the authorized representative of a Canadian vessel that is an existing vessel, the Minister shall issue a Local Load Line Certificate to the vessel if

(a) the intended operation of the vessel provides an equivalent or greater level of safety than one or more of the requirements set out in subsection (3); and

(b) the other requirements set out in subsection (3) are met.

(5) On application by the authorized representative of a Canadian vessel, the Minister shall issue an International Load Line Exemption Certificate to the vessel if it has been granted an exemption by the Board under section 13 and

(a) subject to the terms of that exemption, the requirements of subsection (1), (2) or (3), as the case may be, are met; and

(b) any design-, contruction- or equipment-related safety requirements set by the Board under that section are met.

(6) A Local Load Line Certificate that is issued to an open-hopper dredge shall include a dredging load line if

(a) it has been assigned a dredging freeboard that is 62.5 per cent of the assigned summer freeboard or 150 mm, whichever is greater; and

(ii) la partie III de l'annexe I des Règles, dans le cas d'un voilier,

(iii) la partie V de l'annexe I des Règles, dans le cas d'un bâtiment-citerne;

d) le bâtiment est marqué conformément à la partie VI de l'annexe I des Règles.

(4) À la demande du représentant autorisé d'un bâtiment canadien qui est un bâtiment neuf, le ministre délivre au bâtiment un certificat local de franc-bord si, à la fois :

a) l'utilisation prévue du bâtiment donne lieu à un niveau de sécurité équivalent ou supérieur à l'une ou plusieurs des exigences prévues aux paragraphes (1) ou (2), selon le cas;

b) les autres exigences prévues aux paragraphes (1) ou (2), selon le cas, sont respectées.

(4.1) À la demande du représentant autorisé d'un bâtiment canadien qui est un bâtiment existant, le ministre délivre au bâtiment un certificat local de franc-bord si, à la fois :

a) l'utilisation prévue du bâtiment donne lieu à un niveau de sécurité équivalent ou supérieur à l'une ou plusieurs des exigences prévues au paragraphe (3);

b) les autres exigences prévues au paragraphe (3) sont respectées.

(5) À la demande du représentant autorisé d'un bâtiment canadien, le ministre délivre au bâtiment un certificat international d'exemption pour le franc-bord si une exemption lui a été accordée par le Bureau en vertu de l'article 13 et :

a) sous réserve des conditions de cette exemption, les exigences des paragraphes (1), (2) ou (3), selon le cas, sont respectées;

b) si, le cas échéant, les exigences de conception, de construction ou de l'équipement relatives à la sécurité qui sont fixées par le Bureau en vertu de cet article sont respectées.

(6) Le certificat local de franc-bord qui est délivré à une marie-salope comprend une ligne de charge de dragage si, à la fois :

a) lui a été assigné un franc-bord de dragage qui correspond à 62,5 pour cent du franc-bord d'été assigné ou 150 mm, selon la plus élevée de ces valeurs;

(b) it is marked with the dredging load line placed directly below the deck line so that its upper edge marks the assigned dredging freeboard and the letters "WD" are marked forward of this line.

(7) Despite paragraphs (1)(d), (2)(d) and (3)(d), the Minister may issue a certificate if

(a) the marking is placed so that the freeboards are greater than those required by paragraph (1)(d), (2)(d) or (3)(d), as the case may be; or

(b) in the case of a passenger vessel, it is marked in accordance with the *Vessel Construction and Equipment Regulations* or paragraph 22(2)(c) of the *Hull Construction Regulations*, as the case may be.

(8) Despite paragraph (6)(b), the Minister may issue a certificate that includes a dredging load line if the dredging load line is placed so that the dredging freeboard is greater than that required by that paragraph.

SOR/2013-235, s. 16; SOR/2023-257, s. 517.

b) elle porte une ligne de charge de dragage qui est placée directement sous la ligne de pont de façon que son bord supérieur indique le franc-bord de dragage assigné et que les lettres « WD » figurent à l'avant de cette ligne.

(7) Malgré les alinéas (1)d), (2)d) et (3)d), le ministre peut délivrer un certificat si, selon le cas :

a) les marques sont placées pour que les francs-bords soient supérieurs à ceux qui sont exigés aux alinéas (1)d), (2)d) ou (3)d), selon le cas;

b) dans le cas d'un bâtiment à passagers, il est marqué conformément soit au *Règlement sur la construction et l'équipement des bâtiments*, soit à l'alinéa 22(2)c) du *Règlement sur la construction de coques*, selon le cas.

(8) Malgré l'alinéa 6b), le ministre peut délivrer un certificat qui comprend une ligne de charge de dragage si celle-ci est placée de façon que le franc-bord de dragage est supérieur à celui qui est exigé à ce paragraphe.

DORS/2013-235, art. 16; DORS/2023-257, art. 517.

Authorized Representative's Duties

6 (1) The authorized representative of a vessel that holds an International Load Line Certificate or a Local Load Line Certificate shall ensure that

(a) the conditions of assignment that were required to be met for the issuance of the certificate are met and the vessel is maintained in accordance with the requirements of a classification society;

(b) the vessel is marked as it was required to be marked for the issuance of the certificate or as it may be marked under subsection 5(7) or (8);

(c) the certificate is endorsed as required by the Convention;

(d) no material alterations take place in the hull or superstructure of the vessel that would necessitate the assignment of an increased freeboard; and

(e) the vessel is operated only as intended, in the case of a Local Load Line Certificate.

(2) The authorized representative of a vessel that holds an International Load Line Exemption Certificate shall ensure that

(a) the conditions of assignment that were required to be met for the issuance of the certificate are met

Fonctions du représentant autorisé

6 (1) Le représentant autorisé d'un bâtiment titulaire d'un certificat international de franc-bord ou d'un certificat local de franc-bord veille à ce :

a) que les conditions d'assignation qui devaient être remplies aux fins de la délivrance du certificat soient remplies et que le bâtiment soit entretenu conformément aux exigences d'une société de classification;

b) que le bâtiment soit marqué tel qu'il était tenu de l'être aux fins de la délivrance du certificat ou tel qu'il peut l'être en application des paragraphes 5(7) ou (8);

c) que le certificat porte un visa comme l'exige la Convention;

d) qu'aucune modification importante qui nécessiterait l'assignation d'un franc-bord augmenté ne soit apportée à la coque ni à la superstructure du bâtiment;

e) que le bâtiment soit utilisé seulement comme il est prévu, dans le cas d'un certificat local de franc-bord.

(2) Le représentant autorisé du bâtiment titulaire d'un certificat international d'exemption pour le franc-bord veille à ce :

a) que les conditions d'assignation qui devaient être remplies aux fins de la délivrance du certificat soient

and the vessel is maintained in accordance with the requirements of a classification society;

(b) the vessel is marked as it was required to be marked for the issuance of the certificate or as it may be marked under subsection 5(7) or (8);

(c) the vessel complies with any safety requirements set under article 6(2) or (4) of the 1966 Convention or the Convention or under section 13, as the case may be;

(d) the certificate is endorsed as required by the Convention; and

(e) no material alterations take place in the hull or superstructure of the vessel that would necessitate the assignment of an increased freeboard.

Seasonal Zones, Areas and Periods

7 (1) The seasonal zones, areas and periods set out in Annex II to the Convention apply for the purpose of determining the applicable load line when a new vessel is in one of those zones or areas.

(2) When a new vessel is engaged on a voyage set out in column 1 of the table to this subsection during a period set out in column 2, the seasonal period set out in column 3 applies for the purpose of determining the applicable load line.

TABLE

Item	Column 1 Voyage	Column 2 Period	Column 3 Seasonal Period
1	A voyage during the course of which the vessel crosses the eastern boundary of the St. Lawrence River Seasonal Area	(a) Period beginning on November 1 and ending on March 31	(a) Winter
		(b) Period beginning on April 1 and ending on October 31	(b) Summer
2	A voyage entirely within the limits of the North American Great Lakes Zone and the St. Lawrence River Seasonal Area	(a) Period beginning on November 1 and ending on March 31	(a) Winter
		(b) Period beginning on April 1 and ending on April 30 and beginning on October 1 and ending on October 31	(b) Summer
		(c) Period beginning on May 1 and ending on September 30	(c) Tropical

remplies et le bâtiment soit entretenu conformément aux exigences d'une société de classification;

b) que le bâtiment soit marqué tel qu'il était tenu de l'être aux fins de la délivrance du certificat ou tel qu'il peut l'être en application des paragraphes 5(7) ou (8);

c) que le bâtiment soit conforme aux exigences de sécurité fixées en vertu des articles 6(2) ou (4) de la Convention de 1966 ou de la Convention ou de l'article 13, selon le cas;

d) que le certificat porte un visa comme l'exige la Convention;

e) qu'aucune modification importante qui nécessiterait l'assignation d'un franc-bord augmenté ne soit apportée à la coque ni à la superstructure du bâtiment.

Zones, régions et périodes saisonnières

7 (1) Les zones, régions et périodes saisonnières figurant à l'annexe II de la Convention s'appliquent aux fins de la détermination de la ligne de charge applicable lorsqu'un bâtiment neuf se trouve dans l'une de ces zones ou régions.

(2) Lorsqu'un bâtiment neuf effectue un voyage figurant à la colonne 1 du tableau du présent paragraphe pendant une période figurant à la colonne 2, la période saisonnière figurant à la colonne 3 s'applique aux fins de la détermination de la ligne de charge applicable.

TABLEAU

Article	Colonne 1 Voyage	Colonne 2 Période	Colonne 3 Période saisonnière
1	Voyage au cours duquel le bâtiment franchit la limite est de la région saisonnière du fleuve Saint-Laurent	a) Période commençant le 1er novembre et se terminant le 31 mars	a) Hiver
		b) Période commençant le 1er avril et se terminant le 31 octobre	b) Été
2	Voyage effectué entièrement dans les limites de la zone des Grands Lacs de l'Amérique du Nord et de la région saisonnière du fleuve Saint-Laurent	a) Période commençant le 1er novembre et se terminant le 31 mars	a) Hiver
		b) Période commençant le 1er avril et se terminant le 30 avril et commençant le 1er octobre et se terminant le 31 octobre	b) Été
		c) Période commençant le 1er mai et se terminant le 30 septembre	c) Tropicale

(3) The seasonal zones, areas and periods set out in Schedule III or IV, whichever is applicable, of the Rules apply for the purpose of determining the applicable load line when an existing vessel is in one of those zones or areas.

(4) A port standing on the boundary line between two zones or two areas is considered to be in the zone or area from which a vessel departs or into which a vessel arrives, as the case may be.

Adjustments to Load Lines

8 (1) When a vessel is in fresh water of a specific gravity of 1.0, the applicable load line is adjusted by the fresh water allowance that is specified in the vessel's load line certificate and determined in accordance with the 1966 Convention, the Convention or the Rules, as the case may be. However, if the vessel is in water of a specific gravity that is greater than 1.0 but less than 1.025, the applicable load line is adjusted by the following formula:

[(1.025 – A)/0.025] × B

where

A equals the actual specific gravity; and

B equals the fresh water allowance.

(2) Subsection (1) does not apply in respect of

(a) a new vessel that is in the North American Great Lakes Zone; or

(b) an existing vessel that is in the North American Great Lakes Zone during the period starting on September 16 in any year and ending on April 30 in the next year.

(3) When a vessel departs from a place situated on a river or on inland waters to the sea, the applicable load line is raised to a level that accounts for the weight of fuel and all other materials required for consumption between the point of departure and the sea.

(4) Subsection (3) does not apply in respect of a vessel that

(a) is in the North American Great Lakes Zone; or

(b) is in the St. Lawrence River Seasonal Area, if the vessel is engaged on a voyage wholly within the limits of the North American Great Lakes Zone and the St. Lawrence River Seasonal Area.

(3) Les zones, régions et périodes saisonnières figurant aux annexes III ou IV des Règles, selon le cas, s'appliquent aux fins de la détermination de la ligne de charge applicable lorsqu'un bâtiment existant se trouve dans l'une de ces zones ou régions.

(4) Tout port situé sur la ligne de démarcation entre deux zones ou deux régions est considéré comme étant situé dans la zone ou la région d'où le bâtiment appareille ou d'où il arrive, selon le cas.

Rajustements des lignes de charge

8 (1) Lorsqu'un bâtiment se trouve en eau douce d'une densité relative de 1,0, la ligne de charge applicable est rajustée à une profondeur correspondant à la correction pour eau douce indiquée sur son certificat de franc-bord et est déterminée conformément à la Convention de 1966, à la Convention ou aux Règles, selon le cas. Toutefois, si le bâtiment se trouve en eau d'une densité relative supérieure à 1,0 mais inférieure à 1,025, la ligne de charge applicable est rajustée selon la formule suivante :

[(1.025 – A)/0.025] × B

où :

A est égal à la densité relative réelle;

B est égal à la correction pour eau douce.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas à l'égard :

a) d'un bâtiment neuf qui se trouve dans la zone des Grands Lacs de l'Amérique du Nord;

b) d'un bâtiment existant qui se trouve dans la zone des Grands Lacs de l'Amérique du Nord durant la période commençant le 16 septembre d'une année et se terminant le 30 avril de l'année suivante.

(3) Lorsqu'un bâtiment quitte un lieu situé sur un fleuve ou une rivière ou dans des eaux internes vers la mer, la ligne de charge applicable est remontée à un niveau qui tient compte du poids du combustible et de toute autre matière consommable nécessaire entre le point de départ et la mer.

(4) Le paragraphe (3) ne s'applique pas à l'égard d'un bâtiment :

a) qui se trouve dans la zone des Grands Lacs de l'Amérique du Nord;

b) qui se trouve dans la région saisonnière du fleuve Saint-Laurent, s'il effectue un voyage entièrement

Dredging Load Lines

9 The dredging load line on an open-hopper dredge is the applicable load line when

(a) the dredge is operating not more than 20 nautical miles from the mouth of a harbour of safe refuge;

(b) the height of waves in the area of operation is not more than 3 m or the wind velocity in the area is not more than 65 km/h; and

(c) the dredge is carrying dredged material with a specific gravity that is not greater than the highest specific gravity of dredged material that the dredge is designed to dredge.

Timber Load Lines

10 The provisions of the 1966 Convention and the Convention relating to timber load lines do not apply in respect of any vessel that is in the North American Great Lakes Zone or that is engaged on a voyage wholly within the limits of the North American Great Lakes Zone and the St. Lawrence River Seasonal Area.

Posting of Certificates

11 The authorized representative of a Canadian vessel that holds an International Load Line Certificate, a Local Load Line Certificate or an International Load Line Exemption Certificate shall ensure that it is framed and posted in a conspicuous place on board the vessel.

Draught and Freeboard Notices

12 The master of a Canadian vessel that holds an International Load Line Certificate, a Local Load Line Certificate or an International Load Line Exemption Certificate shall, before leaving a place to proceed on an international voyage, post the particulars of the draughts and freeboards in a conspicuous place on board the vessel and

Lignes de charge de dragage

9 La ligne de charge de dragage sur une marie-salope est la ligne de charge applicable lorsque les conditions suivantes sont réunies :

a) la marie-salope est utilisée à 20 milles marins ou moins de l'entrée d'un havre de refuge;

b) les vagues dans le secteur d'utilisation sont d'une hauteur de 3 m ou moins ou la vitesse du vent dans ce secteur est de 65 km/h ou moins;

c) la marie-salope transporte des déblais de dragage d'une densité relative égale ou inférieure à la densité relative la plus élevée des déblais de dragage qu'elle peut draguer en fonction de sa conception.

Lignes de charge pour bois en pontée

10 Les dispositions de la Convention de 1966 et de la Convention qui portent sur les lignes de charge pour bois en pontée ne s'appliquent pas à l'égard des bâtiments qui se trouvent dans la zone des Grands Lacs de l'Amérique du Nord ni des bâtiments qui effectuent un voyage entièrement dans les limites de la zone des Grands Lacs de l'Amérique du Nord et de la région saisonnière du fleuve Saint-Laurent.

Affichage des certificats

11 Le représentant autorisé d'un bâtiment canadien titulaire d'un certificat international de franc-bord, d'un certificat local de franc-bord ou d'un certificat international d'exemption pour le franc-bord veille à ce que celui-ci soit encadré et affiché à un endroit bien en vue à bord du bâtiment.

Avis sur les tirants d'eau et les francs-bords

12 Le capitaine d'un bâtiment canadien titulaire d'un certificat international de franc-bord, d'un certificat local de franc-bord ou d'un certificat international d'exemption pour le franc-bord affiche, avant de quitter un lieu pour entreprendre un voyage international, les renseignements détaillés sur les tirants d'eau et les francs-bords à un endroit bien en vue à bord du bâtiment et

keep them legible until the vessel arrives at another place.

Exemptions and Equivalents

13 The Board may exercise the powers conferred on the Administration by articles 6 and 8 of the 1966 Convention or the Convention, as the case may be.

s'assure qu'ils demeurent lisibles jusqu'à ce que le bâtiment arrive à un autre lieu.

Exemptions et équivalences

13 Le Bureau peut exercer les pouvoirs conférés à l'Administration par les articles 6 et 8 de la Convention de 1966 ou de la Convention, selon le cas.

PART 2

Diamond Load Lines

PARTIE 2

Lignes de charge (losange)

Interpretation

14 (1) The following definitions apply in this Part.

amidships means the middle of the length of a vessel. (*milieu du bâtiment*)

deck line means a horizontal line that is 300 mm long and 25 mm wide marked amidships on the outer surface of the shell on each side of the vessel. (*ligne de pont*)

existing vessel means a vessel that is not a new vessel. (*bâtiment existant*)

length or ***L***

(a) in respect of a new vessel, means 96 per cent of the total length on a waterline at 85 per cent of the least moulded depth measured from the top of the keel, or the length from the fore side of the stem to the axis of the rudder stock on that waterline, if that is greater, except that, in vessels designed with a rake of keel, the waterline on which the length is measured shall be parallel to the designed waterline; and

(b) in respect of an existing vessel, has the same meaning as in subsection 1(2) of Schedule I to the Rules. (*longueur* ou *L*)

moulded depth means the vertical distance measured

(a) from the top of the freeboard deck beam at side

(i) to the top of the keel,

(ii) in the case of a vessel that is not of metal construction, to the lower edge of the keel rabbet, or

(iii) in the case of a vessel that is fitted with thick garboards or a structure other than a flat plate keel, to the point where a line extending the flat of the

Définitions et interprétation

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

bâtiment existant Bâtiment qui n'est pas un bâtiment neuf. (*existing vessel*)

bâtiment neuf Bâtiment d'une longueur de 24 m ou plus qui, selon le cas :

a) a été construit le 14 avril 1973 ou après cette date;

b) a été construit en tant que bâtiment canadien avant la date visée à l'alinéa a) et pour lequel le représentant autorisé présente une demande par écrit au ministre pour que des francs-bords soient assignés au bâtiment en tant que bâtiment neuf. (*new vessel*)

creux sur quille La distance verticale mesurée sur une distance, selon le cas :

a) partant de la face supérieure du barrot au livet du pont de franc-bord et se terminant, selon le cas :

(i) au-dessus de la quille,

(ii) à l'arête inférieure de la râblure de quille, dans le cas d'un bâtiment qui n'est pas construit en métal,

(iii) au point où le prolongement vers l'axe de la ligne de la partie plate des fonds qui couperait les côtés de la quille, dans le cas d'un bâtiment muni de galbords épais ou d'une structure autre qu'une quille plate;

b) dans le cas d'un bâtiment qui a une gouttière arrondie, partant du point d'intersection des lignes hors membres du pont et du bordé si la gouttière était à

bottom continued inwards would cut the side of the keel;

(b) in the case of a vessel that has rounded gunwales, from the point where the moulded lines of the deck and shell would intersect if the gunwale were right-angled to the point described in subparagraph (a)(i), (ii) or (iii), as the case may be; or

(c) in the case of a vessel that has a stepped freeboard deck, from a line extending from the lower part of the freeboard deck along a line parallel to the higher part of the freeboard deck to the point described in subparagraph (a)(i), (ii) or (iii), as the case may be. (*creux sur quille*)

new vessel means a vessel that is 24 m or more in length

(a) that was constructed on or after April 14, 1973; or

(b) that was constructed as a Canadian vessel before the date referred to in paragraph (a), if the vessel's authorized representative makes a request in writing to the Minister for the vessel to be assigned freeboards as a new vessel. (*bâtiment neuf*)

Rules means the *Load Line Rules for Lakes and Rivers*, C.R.C., c. 1442, as they read on January 1, 2006. (*Règles*)

Application

15 (1) Subject to subsections (2) and (3), this Part applies in respect of Canadian vessels and foreign vessels that are engaged on a voyage solely within the limits of the inland waters of Canada and Canadian vessels that are engaged on an inland voyage.

(2) This Part does not apply in respect of

(a) pleasure craft;

(b) vessels ordinarily engaged in catching, attempting to catch or harvesting fish, whales, seals, walrus or other living resources of the sea;

angle droit avec le point visé aux sous-alinéas a)(i), (ii) ou (iii), selon le cas;

c) partant d'une ligne se prolongeant de la partie la plus basse du pont de franc-bord le long d'une ligne parallèle à la partie la plus élevée de celui ci jusqu'au point visé aux sous-alinéas a)(i), (ii) ou (iii), selon le cas, dans le cas d'un bâtiment qui a un pont de franc-bord qui présente des décrochements. (*moulded depth*)

ligne de pont Bande horizontale d'une longueur de 300 mm et d'une largeur de 25 mm, marquée au milieu du bâtiment, de chaque côté de celui-ci, sur la face extérieure du bordé. (*deck line*)

longueur ou ***L*** S'entend :

a) dans le cas d'un bâtiment neuf, de la longueur qui est égale à 96 pour cent de la longueur totale à la flottaison située à une distance au-dessus de la quille égale à 85 pour cent du creux minimal sur quille, ou à la distance entre la face avant de l'étrave et l'axe de la mèche du gouvernail à cette flottaison, si cette valeur est supérieure, sauf que dans le cas d'un bâtiment conçu pour naviguer avec une quille inclinée, la flottaison à laquelle la longueur est mesurée est parallèle à la flottaison en charge prévue;

b) dans le cas d'un bâtiment existant, au sens du paragraphe 1(2) de l'annexe I des Règles. (*length* or *L*)

milieu du bâtiment Le milieu de la longueur du bâtiment. (*amidships*)

Règles Les *Règles sur les lignes de charge (lacs, fleuves et rivières)*, C.R.C., ch. 1442, dans leur version au 1er janvier 2006. (*Rules*)

Application

15 (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), la présente partie s'applique à l'égard des bâtiments canadiens et des bâtiments étrangers qui effectuent un voyage uniquement dans les eaux internes du Canada et des bâtiments canadiens qui effectuent un voyage en eaux internes.

(2) La présente partie ne s'applique pas à l'égard :

a) des embarcations de plaisance;

b) des bâtiments habituellement utilisés pour prendre ou tenter de prendre du poisson, des baleines,

(c) high-speed craft that have been certified in accordance with the HSC Code and meet the requirements of that Code;

(d) [Repealed, SOR/2013-235, s. 17]

(e) existing vessels of less than 150 gross tonnage;

(f) vessels that hold an International Load Line Certificate, a Local Load Line Certificate or an International Load Line Exemption Certificate;

(g) vessels that are engaged on

(i) a sheltered waters voyage, or

(ii) a domestic voyage, if the vessels are not carrying passengers or cargo;

(h) new vessels that do not have means of self-propulsion, are engaged on a domestic voyage and are not carrying passengers, crew or oil as cargo; or

(i) existing vessels that do not have means of self-propulsion, are engaged on a domestic voyage and are not carrying passengers or crew.

(3) Section 17 does not apply in respect of vessels that hold a load line certificate issued under Title 46, chapter I, part 45 of the *Code of Federal Regulations* of the United States, as amended from time to time.

SOR/2013-235, s. 17.

Exceptions

15.1 (1) Despite paragraph 15(2)(g), a vessel that is constructed or converted for the purpose of towing on or after the day on which the *Vessel Construction and Equipment Regulations* come into force and that is engaged on an inland voyage shall meet the conditions of assignment set out in Schedule 1.

(2) Despite paragraphs 15(2)(g) to (i), a vessel that is constructed on or after the day on which the *Vessel Construction and Equipment Regulations* come into force, that carries at least one person and that is engaged on an inland voyage shall comply with sections 11 and 13 of Schedule 1.

SOR/2023-257, s. 518.

des phoques, des morses ou autres ressources vivantes de la mer, ou en faire l'exploitation;

c) des engins à grande vitesse qui sont certifiés conformément au recueil HSC, et qui sont conformes aux exigences de celui-ci;

d) [Abrogé, DORS/2013-235, art. 17]

e) des bâtiments existants d'une jauge brute inférieure à 150;

f) des bâtiments titulaires d'un certificat international de franc-bord, d'un certificat local de franc-bord ou d'un certificat international d'exemption pour le franc-bord;

g) des bâtiments qui effectuent, selon le cas :

(i) un voyage en eaux abritées,

(ii) un voyage intérieur, s'ils ne transportent ni passagers ni cargaison;

h) des bâtiments neufs sans moyen d'autopropulsion qui effectuent un voyage intérieur et qui ne transportent ni passagers, ni membres d'équipage, ni cargaisons de pétrole;

i) des bâtiments existants sans moyen d'autopropulsion qui effectuent un voyage intérieur et qui ne transportent ni passagers ni membres d'équipage.

(3) L'article 17 ne s'applique pas à l'égard des bâtiments qui sont titulaires d'un certificat de ligne de charge délivré en vertu du *title 46*, *chapter I*, *part 45* du *Code of Federal Regulations* des États-Unis, avec ses modifications successives.

DORS/2013-235, art. 17.

Exceptions

15.1 (1) Malgré l'alinéa 15(2)g), le bâtiment construit ou transformé en vue du remorquage à la date d'entrée en vigueur du *Règlement sur la construction et l'équipement des bâtiments*, ou après cette date, qui effectue un voyage en eaux internes doit respecter les conditions d'assignation prévues à l'annexe 1.

(2) Malgré les alinéas 15(2)g) à i), le bâtiment construit à la date d'entrée en vigueur du *Règlement sur la construction et l'équipement des bâtiments*, ou après cette date, qui transporte au moins une personne et qui effectue un voyage en eaux internes doit satisfaire aux exigences des articles 11 et 13 de l'annexe 1.

DORS/2023-257, art. 518.

Prohibitions

16 No vessel shall depart from a place in Canada and no Canadian vessel shall depart from a place outside Canada unless it

(a) holds

(i) a Great Lakes and Inland Waters of Canada Load Line Certificate issued under section 17, or

(ii) a load line certificate issued under Title 46, chapter I, part 45 of the *Code of Federal Regulations* of the United States, as amended from time to time; and

(b) is marked in accordance with the certificate.

SOR/2013-235, s. 18(F).

Certificates

17 (1) On application by the authorized representative of a new vessel, the Minister shall issue a Great Lakes and Inland Waters of Canada Load Line Certificate to the vessel if

(a) the conditions of assignment set out in Schedule 1 are met;

(b) the vessel is maintained in accordance with the requirements of a classification society;

(c) the vessel has been assigned freeboards that

(i) are determined in accordance with Schedule 2, or

(ii) if the freeboards determined under subparagraph (i) are not adequate because of the general structural strength of the vessel, are adequate for the general structural strength of the vessel; and

(d) the vessel is marked in accordance with Schedule 3.

(2) On application by the authorized representative of an existing vessel, the Minister shall issue a Great Lakes and Inland Waters of Canada Load Line Certificate to the vessel if

(a) the conditions of assignment set out in Part I of Schedule I to the Rules are met;

Interdictions

16 Il est interdit à tout bâtiment de quitter un lieu au Canada et à tout bâtiment canadien de quitter un lieu à l'étranger à moins que les exigences suivantes ne soient respectées :

a) il est titulaire :

(i) soit d'un certificat de franc-bord pour les Grands Lacs et les eaux internes du Canada délivré en vertu de l'article 17,

(ii) soit d'un certificat de ligne de charge délivré en vertu du *title 46*, *chapter I*, *part 45* du *Code of Federal Regulations* des États-Unis, avec ses modifications successives;

b) il est marqué conformément au certificat.

DORS/2013-235, art. 18(F).

Certificats

17 (1) À la demande du représentant autorisé d'un bâtiment neuf, le ministre délivre au bâtiment un certificat de franc-bord pour les Grands Lacs et les eaux internes du Canada si les exigences suivantes sont respectées :

a) les conditions d'assignation prévues à l'annexe 1 sont remplies;

b) le bâtiment est entretenu conformément aux exigences d'une société de classification;

c) des francs-bords lui ont été assignés, lesquels, selon le cas :

(i) sont déterminés conformément à l'annexe 2,

(ii) conviennent quant à la résistance générale de la structure du bâtiment, si les francs-bords déterminés en application du sous-alinéa (i) ne conviennent pas en raison de la résistance générale de la structure du bâtiment;

d) le bâtiment est marqué conformément à l'annexe 3.

(2) À la demande du représentant autorisé d'un bâtiment existant, le ministre délivre au bâtiment un certificat de franc-bord pour les Grands Lacs et les eaux internes du Canada si les exigences suivantes sont respectées :

(b) the vessel is maintained in accordance with the requirements of a classification society;

(c) the vessel has been assigned freeboards determined in accordance with Part II, III or IV of Schedule I to the Rules; and

(d) the vessel is marked in accordance with Part V of Schedule I to the Rules.

(3) Despite paragraphs (1)(d) and (2)(d), the Minister may issue a certificate if

(a) the marking on the vessel is placed so that the freeboard is greater than that required by paragraph (1)(d) or (2)(d), as the case may be; or

(b) in the case of a passenger vessel, it is marked in accordance with the *Vessel Construction and Equipment Regulations* or subsection 37(2) of the *Hull Construction Regulations*, as the case may be.

SOR/2013-235, s. 19(F); SOR/2023-257, s. 519.

Authorized Representative's Duties

18 The authorized representative of a vessel that holds a Great Lakes and Inland Waters of Canada Load Line Certificate shall ensure that

(a) the conditions of assignment set out in Part I of Schedule I to the Rules or in Schedule 1, as the case may be, are met;

(b) the vessel is maintained in accordance with the requirements of a classification society;

(c) the vessel is marked as it was required to be marked for the issuance of the certificate or as it may be marked under subsection 17(3);

(d) no material alterations take place in the hull or superstructure of the vessel that would necessitate the assignment of an increased freeboard; and

(e) within three months of each anniversary date of its issuance, the certificate is endorsed by the Minister as meeting the requirements set out in paragraphs (a) to (d).

SOR/2013-235, s. 20(F).

a) les conditions d'assignation prévues à la partie I de l'annexe I des Règles sont remplies;

b) le bâtiment est entretenu conformément aux exigences d'une société de classification;

c) les francs-bords du bâtiment ont été assignés et déterminés conformément aux parties II, III ou IV de l'annexe I des Règles;

d) le bâtiment est marqué conformément à la partie V de l'annexe I des Règles.

(3) Malgré les alinéas (1)d) et (2)d), le ministre peut délivrer un certificat si, à la fois :

a) la marque est placée de façon que le franc-bord soit supérieur à celui qui est exigé aux alinéas (1)d) ou (2)d), selon le cas;

b) dans le cas d'un bâtiment à passagers, il est marqué conformément soit au *Règlement sur la construction et l'équipement des bâtiments*, soit au paragraphe 37(2) du *Règlement sur la construction de coques*, selon le cas.

DORS/2013-235, art. 19(F); DORS/2023-257, art. 519.

Fonctions du représentant autorisé

18 Le représentant autorisé d'un bâtiment titulaire d'un certificat de franc-bord pour les Grands Lacs et les eaux internes du Canada veille à ce :

a) que les conditions d'assignation prévues à la partie I de l'annexe I des Règles ou à l'annexe 1, selon le cas, soient remplies;

b) que le bâtiment soit entretenu conformément aux exigences d'une société de classification;

c) que le bâtiment soit marqué tel qu'il était tenu de l'être aux fins de la délivrance du certificat ou tel qu'il peut l'être en application du paragraphe 17(3);

d) qu'aucune modification importante qui nécessiterait l'assignation d'un franc-bord augmenté ne soit apportée à la coque ni à la superstructure du bâtiment;

e) que le certificat porte, dans les trois mois suivant chaque date anniversaire de sa délivrance, le visa du ministre attestant qu'il est conforme aux exigences figurant aux alinéas a) à d).

DORS/2013-235, art. 20(F).

Seasonal Periods

19 The following seasonal periods apply for the purpose of determining the applicable load line when a vessel is on the inland waters of Canada:

(a) the midsummer season is the period beginning on May 1 and ending on September 15;

(b) the summer seasons are the periods beginning on April 16 and ending on April 30 and beginning on September 16 and ending on September 30;

(c) the intermediate seasons are the periods beginning on April 1 and ending on April 15 and beginning on October 1 and ending on October 31; and

(d) the winter season is the period beginning on November 1 in one year and ending on March 31 in the next year.

Posting of Certificates

20 The authorized representative of a vessel that holds a Great Lakes and Inland Waters of Canada Load Line Certificate shall ensure that the certificate is framed and posted in a conspicuous place on board the vessel.

SOR/2013-235, s. 21(F).

Périodes saisonnières

19 Les périodes saisonnières ci-après s'appliquent aux fins de la détermination de la ligne de charge applicable à un bâtiment qui se trouve dans les eaux internes du Canada :

a) la saison de plein été est la période commençant le 1er mai et se terminant le 15 septembre;

b) les saisons d'été sont les périodes commençant le 16 avril et se terminant le 30 avril et commençant le 16 septembre et se terminant le 30 septembre;

c) les saisons intermédiaires sont les périodes commençant le 1er avril et se terminant le 15 avril et commençant le 1er octobre et se terminant le 31 octobre;

d) la saison d'hiver est la période commençant le 1er novembre d'une année et se terminant le 31 mars de l'année suivante.

Affichage des certificats

20 Le représentant autorisé d'un bâtiment titulaire d'un certificat de franc-bord pour les Grands Lacs et les eaux internes du Canada veille à ce que celui ci soit encadré et affiché à un endroit bien en vue à bord du bâtiment.

DORS/2013-235, art. 21(F).

PART 3

Repeals and Coming into Force

Repeals

21 [Repeal]

22 [Repeal]

23 [Repeal]

24 [Repeal]

Coming into Force

***25 These Regulations come into force on the day on which section 2 of the *Canada Shipping Act, 2001*, chapter 26 of the Statutes of Canada, 2001, comes into force.**

* **[Note: Regulations in force July 1, 2007, *see* SI/2007-65.]**

PARTIE 3

Abrogations et entrée en vigueur

Abrogations

21 [Abrogation]

22 [Abrogation]

23 [Abrogation]

24 [Abrogation]

Entrée en vigueur

25 Le présent règlement entre en vigueur à la date d'entrée en vigueur de l'article 2 de la *Loi de

***2001 sur la marine marchande du Canada*, chapitre 26 des Lois du Canada (2001).**

*** [Note : Règlement en vigueur le 1er juillet 2007, *voir* TR/2007-65.]**

SCHEDULE 1

(Section 15.1 and paragraphs 17(1)(a) and 18(a))

Conditions of Assignment — Diamond Load Lines

Interpretation

1 The following definitions apply in this Schedule.

breadth means the maximum breadth of a vessel, measured amidships to

(a) in a vessel with metal shell plating, the moulded line of the frame; or

(b) in any other case, the outer surface of the shell plating. (*largeur*)

efficiently constructed means designed, constructed and maintained in accordance with the requirements of a classification society. (*de construction efficace*)

enclosed superstructure means a superstructure that is efficiently constructed and weathertight. (*superstructure fermée*)

forward perpendicular means the perpendicular taken at the forward end of the length of a vessel and coinciding with the fore side of the stem on the waterline on which the length is measured. (*perpendiculaire avant*)

height of the superstructure means the least vertical height measured at the side from the top of the superstructure deck beams to the top of the freeboard deck beams. (*hauteur de la superstructure*)

Position 1 means a position exposed to weather and sea on

(a) the freeboard deck or a raised quarter-deck;

(b) a superstructure deck or a trunk deck forward of a point one-quarter of the vessel's length from the forward perpendicular; or

(c) a trunk deck that is less than standard height above the freeboard deck. (*emplacement de la catégorie 1*)

Position 2 means a position exposed to weather and sea on

ANNEXE 1

(article 15.1 et alinéas 17(1)a) et 18a))

Conditions d'assignation — lignes de charge (losange)

Définitions et interprétation

1 Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente annexe.

bâtiment du type A Bâtiment qui répond aux conditions suivantes :

a) aucun sabord de chargement ni aucune ouverture semblable dans le bordé ne sont situés au-dessous du pont de franc-bord;

b) il n'y a dans le pont principal que des ouvertures de faibles dimensions munies de panneaux d'écoutille étanches à l'eau et de construction efficace;

c) le pont principal n'a aucune ouverture de chargement qui mesure, en une dimension, plus de 1,9 m ou, en superficie totale, plus de 1,7 m^2;

d) il compte au plus deux ouvertures de chargement dans le pont principal à chaque compartiment de cargaison. (*Type A vessel*)

bâtiment du type B Bâtiment qui n'est pas un bâtiment du type A. (*Type B vessel*)

de construction efficace Conçu, construit et entretenu conformément aux exigences d'une société de classification. (*efficiently constructed*)

emplacement de la catégorie 1 Emplacement exposé aux intempéries et à la mer qui se trouve, selon le cas :

a) sur le pont de franc-bord ou une demi-dunette;

b) sur un pont de superstructure ou un pont de trunk à l'avant d'un point situé au quart de la longueur du bâtiment à partir de la perpendiculaire avant;

c) sur un pont de trunk d'une hauteur inférieure à la hauteur normale au-dessus du pont de franc-bord. (*Position 1*)

emplacement de la catégorie 2 Emplacement exposé aux intempéries et à la mer qui se trouve, selon le cas :

(a) a superstructure deck aft of a point one-quarter of the vessel's length from the forward perpendicular; or

(b) a trunk deck whose height is equal to or greater than standard height above the freeboard deck and aft of a point one-quarter of the vessel's length from the forward perpendicular. (*emplacement de la catégorie 2*)

standard height or ***Hs*** means 1.80 m + L/300. (*hauteur normale* ou *Hs*)

standard sheer means standard sheer as determined in accordance with regulation 38(8) of Annex I to the 1966 Convention. (*tonture normale*)

Type A vessel means a vessel in which

(a) no cargo ports or similar shell openings are below the freeboard deck;

(b) there are only small main deck openings fitted with efficiently constructed watertight hatchway covers;

(c) no dimension of a main deck cargo opening is greater than 1.9 m and the total area of each main deck cargo opening does not exceed 1.7 m^2; and

(d) there are no more than two main deck cargo openings to a single cargo space. (*bâtiment du type A*)

Type B vessel means a vessel that is not a Type A vessel. (*bâtiment du type B*)

weathertight means designed to prevent water from penetrating a vessel in any sea condition. (*étanche aux intempéries*)

a) sur un pont de superstructure à l'arrière d'un point situé au quart de la longueur du bâtiment à partir de la perpendiculaire avant;

b) sur un pont de trunk d'une hauteur égale ou supérieure à la hauteur normale au-dessus du pont de franc-bord et à l'arrière d'un point situé au quart de la longueur du bâtiment à partir de la perpendiculaire avant. (*Position 2*)

étanche aux intempéries Conçu pour empêcher l'eau de pénétrer dans le bâtiment dans toutes les conditions rencontrées en mer. (*weathertight*)

hauteur de la superstructure La plus faible hauteur verticale mesurée en abord entre la face supérieure des barrots du pont de superstructure et la face supérieure des barrots du pont de franc-bord. (*height of the superstructure*)

hauteur normale ou ***Hs*** S'entend de 1,80 m + L/300. (*standard height* or *Hs*)

largeur La largeur maximale au milieu du bâtiment mesurée :

a) hors membres, dans le cas d'un bâtiment à bordé extérieur métallique;

b) jusqu'à la surface extérieure du bordé extérieur, dans tout autre cas. (*breadth*)

perpendiculaire avant La perpendiculaire qui est prise à l'extrémité avant de la longueur du bâtiment et qui passe par l'intersection de la face avant de l'étrave avec la flottaison sur laquelle est mesurée la longueur. (*forward perpendicular*)

superstructure fermée Superstructure qui est étanche aux intempéries et qui est de construction efficace. (*enclosed superstructure*)

tonture normale S'entend de la tonture normale déterminée conformément à la règle 38(8) de l'annexe I de la Convention de 1966. (*standard sheer*)

Stability and other Information

2 A vessel that carries bulk or liquid cargo shall carry the information required by regulation 7.2 of Chapter VI of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 and the Protocol of 1988 relating to that Convention, as amended from time to time.

Stabilité et autres renseignements

2 Le bâtiment qui transporte une cargaison en vrac ou une cargaison liquide a à bord les renseignements exigés par la règle 7.2 du chapitre VI de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en

Access Openings

3 Access openings in bulkheads at the ends of enclosed superstructures shall

(a) be fitted with efficiently constructed weathertight doors that are permanently attached to the bulkhead so that the whole structure is at least equivalent in strength to a bulkhead with no openings;

(b) have means for securing the doors weathertight that are permanently attached to the bulkhead or the doors and are operable from both sides of the bulkhead; and

(c) have sills at least 300 mm above the deck.

Hatchways

4 (1) Hatchways shall have efficiently constructed coamings

(a) at least 460 mm above the deck, in the case of coamings in Position 1; or

(b) at least 300 mm above the deck, in the case of coamings in Position 2.

(2) Subsection (1) does not apply if the hatchway is fitted with a watertight cover.

(3) Except for open-hopper dredges, hatchways in Position 1 or Position 2 shall be fitted with efficiently constructed weathertight hatchway covers.

(4) If weathertight covers on hatchways are made of mild steel, the maximum allowable stress shall be calculated using the following loads:

(a) in the case of vessels that are 110 m in length or over, a load not less than 12 kPa on hatchways in Position 1 and not less than 9.6 kPa on hatchways in Position 2;

mer, et le Protocole de 1988 relatif à la Convention, avec leurs modifications successives.

Ouvertures d'accès

3 Les ouvertures d'accès dans les cloisons situées aux extrémités des superstructures fermées sont conformes aux exigences suivantes :

a) elles sont pourvues de portes étanches aux intempéries et de construction efficace qui sont fixées à la cloison de façon permanente de sorte que la résistance de l'ensemble est au moins égale à la résistance d'une cloison sans ouverture;

b) elles sont munies de systèmes d'assujettissement pour garantir l'étanchéité aux intempéries des portes, lesquels sont fixés de façon permanente aux cloisons ou aux portes et peuvent se manœuvrer des deux côtés de la cloison;

c) elles sont munies de seuils d'au moins 300 mm au-dessus du pont.

Écoutilles

4 (1) Les surbaux d'écoutille sont de construction efficace et conformes aux exigences suivantes :

a) s'ils sont situés dans un emplacement de la catégorie 1, ils dépassent le pont d'une hauteur d'au moins 460 mm;

b) s'ils sont situés dans un emplacement de la catégorie 2, ils dépassent le pont d'une hauteur d'au moins 300 mm.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas si l'écoutille est munie d'un panneau étanche à l'eau.

(3) Sauf dans le cas des maries-salopes, les écoutilles situées dans un emplacement de la catégorie 1 ou dans un emplacement de la catégorie 2 sont munies de panneaux d'écoutille étanches aux intempéries et de construction efficace.

(4) Si les panneaux étanches aux intempéries qui couvrent les écoutilles sont en acier doux, le niveau maximal de tension admissible est calculé pour les charges suivantes :

a) dans le cas d'un bâtiment d'une longueur de 110 m ou plus, des charges d'au moins 12 kPa sur les écoutilles situées dans un emplacement de la catégorie 1 et

(b) in the case of vessels that are 24 m in length, a load not less than 9.6 kPa on hatchways in Position 1 and not less than 7.2 kPa on hatchways in Position 2; and

(c) in the case of vessels of intermediate length, a load obtained by interpolation from the loads referred to in paragraphs (a) and (b).

(5) The maximum allowable stress calculated for the loads in subsection (4) shall not exceed the minimum ultimate strength of the material using a safety factor of 4.25.

(6) Hatchway covers in Position 1 or Position 2 shall be so designed as to limit deflection to not more than 0.0028 times the span under the loads referred to in subsection (4). Mild steel plating that forms the tops of the covers shall not be thinner than one per cent of the spacing between stiffeners or 6 mm, whichever is greater.

(7) Coamings and hatchway covers of exposed hatchways on decks above the superstructure deck shall be efficiently constructed.

(8) The strength and stiffness of hatchway covers made of materials other than mild steel shall be at least equivalent to those of mild steel.

(9) The means for securing and maintaining the weathertightness of hatchway covers shall be such that the weathertightness can be maintained in any sea conditions.

Cargo Ports and other Similar Openings

5 (1) Cargo ports and other similar openings in the shell of a vessel below the freeboard deck shall be fitted with watertight doors that are as strong as the structure to which they are attached.

(2) Cargo ports and other similar openings above the freeboard deck shall be fitted with weathertight doors that are as strong as the structure to which they are attached.

d'au moins 9,6 kPa sur celles situées dans un emplacement de la catégorie 2;

b) dans le cas d'un bâtiment d'une longueur de 24 m, des charges d'au moins 9,6 kPa sur les écoutilles situées dans un emplacement de la catégorie 1 et d'au moins 7,2 kPa sur celles situées dans un emplacement de la catégorie 2;

c) dans le cas d'un bâtiment de longueur intermédiaire, les charges sont obtenues par interpolation des charges visées aux alinéas a) et b).

(5) Le niveau maximal de tension admissible calculé pour les charges visées au paragraphe (4) ne peut dépasser la charge de rupture du matériau par application d'un coefficient de sécurité de 4,25.

(6) Les panneaux d'écoutille situés dans un emplacement de la catégorie 1 ou dans un emplacement de la catégorie 2 sont conçus de sorte que le fléchissement n'est pas supérieur à 0,0028 fois leur portée sous les charges visées au paragraphe (4). Les tôles d'acier doux formant le dessus des panneaux ont une épaisseur d'au moins un pour cent de l'écart entre les cornières de renfort ou 6 mm, selon la plus élevée de ces valeurs.

(7) Les surbaux et les panneaux des écoutilles exposées sur les ponts au-dessus du pont de superstructure sont de construction efficace.

(8) La résistance et la rigidité des panneaux d'écoutille fabriqués d'un matériau autre que l'acier doux sont au moins équivalentes à celles des panneaux en acier doux.

(9) Les moyens employés pour assurer et maintenir l'étanchéité aux intempéries des panneaux d'écoutille permettent d'assurer l'étanchéité aux intempéries quel que soit l'état de la mer.

Sabords de chargement et autres ouvertures analogues

5 (1) Les sabords de chargement et les autres ouvertures analogues sur bordé qui sont situés au-dessous du pont de franc-bord sont pourvus de portes étanches à l'eau aussi résistantes que la structure à laquelle ils sont fixés.

(2) Les sabords de chargement et les autres ouvertures analogues au-dessus du pont de franc-bord sont pourvus de portes étanches aux intempéries aussi résistantes que la structure à laquelle ils sont fixés.

(3) The lower edges of cargo ports and other similar openings shall not be below a line drawn parallel to the freeboard deck at side that has the upper edge of the uppermost load line at its lowest point.

Machinery Space Openings

6 (1) Machinery space openings in Position 1 or Position 2 shall be enclosed by efficiently constructed steel casings.

(2) Access openings in the casings required by subsection (1) shall

(a) be fitted with efficiently constructed weathertight covers that are permanently attached and operable from both sides of the opening and have their lower edge at least 300 mm above the deck;

(b) if the opening is a doorway, meet the requirements set out in section 3; or

(c) if the opening is a funnel or machinery space ventilator that needs to be kept open for the essential operation of the vessel, be fitted with a coaming at a height above the deck of at least

(i) 3.8 m in Position 1, or

(ii) 1.8 m in Position 2.

Air Pipes

7 (1) If air pipes to tanks extend above the freeboard deck or superstructure decks, the exposed parts of the pipes shall be efficiently constructed and the height from the deck to the point on the pipe where water may downflood shall be at least 760 mm on the freeboard deck, 600 mm on raised quarter-decks and 300 mm on other superstructure decks.

(2) Air pipes shall be fitted with permanently attached means of closing.

(3) Le can inférieur des sabords de chargement et des autres ouvertures analogues ne peut se trouver au-dessous d'une ligne qui est parallèle au livet du pont de franc-bord et dont le point le plus bas n'est pas situé au-dessous de la ligne de charge la plus haute.

Ouvertures de la tranche des machines

6 (1) Les ouvertures de la tranche des machines qui sont situées dans un emplacement de la catégorie 1 ou dans un emplacement de la catégorie 2 sont entourées d'un encaissement d'acier de construction efficace.

(2) Les ouvertures d'accès pratiquées dans les encaissements qui sont exigées par le paragraphe (1) doivent, selon le cas :

a) être munies de panneaux étanches aux intempéries et de construction efficace qui sont fixés de façon permanente et peuvent se manœuvrer de l'intérieur et de l'extérieur et le bord inférieur de ces ouvertures doit être au moins 300 mm au-dessus du pont;

b) dans le cas de baies de porte, être conformes aux exigences prévues à l'article 3;

c) dans le cas d'une cheminée ou d'un manche à air de la tranche des machines qui doit demeurer ouvert pour assurer les opérations essentielles du bâtiment, être munies de surbaux dont la hauteur au-dessus du pont est d'au moins :

(i) 3,8 m, si elles sont situées dans un emplacement de la catégorie 1,

(ii) 1,8 m, si elles sont situées dans un emplacement de la catégorie 2.

Tuyaux de dégagement d'air

7 (1) Si les tuyaux de dégagement d'air desservant des caisses se prolongent au-dessus du pont de franc-bord ou des ponts de superstructure, les parties exposées de ces tuyaux sont de construction efficace et leur hauteur entre le pont et le point du tuyau d'envahissement par le haut est d'au moins 760 mm sur le pont de franc-bord, d'au moins 600 mm sur la demi-dunette et d'au moins 300 mm sur les autres ponts de superstructure.

(2) Les tuyaux de dégagement d'air sont munis de dispositifs d'obturation fixés de façon permanente.

Ventilators

8 (1) Ventilators and their coamings in Position 1 or Position 2 serving spaces below freeboard decks, decks of enclosed superstructures or trunk decks shall be efficiently constructed.

(2) The height of ventilator coamings shall be at least 760 mm above the deck in Position 1 and at least 600 mm above the deck in Position 2.

(3) Ventilator openings shall have permanently attached weathertight means of closing.

(4) Subsection (3) does not apply in respect of ventilators in Position 1 with coamings that extend 3.8 m or more above the deck or to ventilators in Position 2 with coamings that extend 1.8 m or more above the deck.

Manches à air

8 (1) Les manches à air et leurs surbaux qui sont situés dans un emplacement de la catégorie 1 ou dans un emplacement de la catégorie 2 et qui desservent les compartiments situés au-dessous des ponts de franc-bord, des ponts de superstructures fermées ou des ponts de trunk sont de construction efficace.

(2) Les surbaux des manches à air s'élèvent à une hauteur d'au moins 760 mm au-dessus du pont s'ils sont situés dans un emplacement de la catégorie 1 et d'au moins 600 mm s'ils sont situés dans un emplacement de la catégorie 2.

(3) Les ouvertures des manches à air sont munies de dispositifs de fermeture étanches aux intempéries qui sont fixés de manière permanente aux manches à air.

(4) Le paragraphe (3) ne s'applique pas à l'égard des manches à air situés dans un emplacement de la catégorie 1 dont les surbaux s'élèvent à une hauteur de 3,8 m ou plus au-dessus du pont ni des manches à air situés dans un emplacement de la catégorie 2 dont les surbaux s'élèvent à une hauteur de 1,8 m ou plus au-dessus du pont.

Side Scuttles

9 (1) Side scuttles to spaces below the freeboard deck or to spaces within enclosed superstructures shall be fitted with hinged inside deadlights so that they can be closed watertight.

(2) The sill of each side scuttle shall be above a line that is drawn parallel to the freeboard deck at side and has its lowest point 2.5% of the breadth above the summer fresh water load line or 500 mm above that line, whichever is the greater distance.

(3) The side scuttles and deadlights shall be efficiently constructed.

Hublots

9 (1) Les hublots donnant sur des locaux sous le pont de franc-bord ou sur des locaux situés dans des superstructures fermées sont munis à l'intérieur de contre-hublots fixés par des charnières permettant de les fermer pour qu'ils soient étanches à l'eau.

(2) Le seuil des hublots se trouve au-dessus d'une ligne qui est parallèle au livet du pont de franc-bord et dont le point le plus bas est situé à 2,5 pour cent de la largeur au-dessus de la ligne de charge d'été en eau douce ou à 500 mm au-dessus de celle-ci, selon la plus élevée de ces valeurs.

(3) Les hublots et les contre hublots sont de construction efficace.

Miscellaneous Openings in Freeboard, Superstructure and Trunk Decks

10 (1) Manholes and flush scuttles in Position 1 or Position 2 or within a superstructure other than an enclosed superstructure shall have watertight covers.

Ouvertures diverses dans les ponts de franc-bord, de superstructure et de trunk

10 (1) Les trous d'homme et les bouchons à plat-pont situés dans un emplacement de la catégorie 1 ou dans un

(2) Openings in freeboard decks other than hatchways, machinery space openings, manholes and flush scuttles shall be protected by

(a) an enclosed superstructure; or

(b) an efficiently constructed and weathertight deckhouse or companionway.

(3) Openings in an exposed part of a superstructure deck or in the top of a deckhouse on the freeboard deck that give access to a space below the freeboard deck or within an enclosed superstructure shall be protected in accordance with subsection (2).

Freeing Ports

11 (1) This section applies in respect of wells that could collect water and are formed by bulwarks on the exposed parts of the freeboard deck or superstructure decks.

(2) If the sheer in way of the well is standard sheer or greater than standard sheer, drainage shall be provided by way of freeing ports with an area on each side of the vessel of at least

(a) "A" for each well on the freeboard deck or on the raised quarter-deck; and

(b) one-half of "A" for each well on superstructure decks other than raised quarter-decks.

(3) The value of "A" is calculated in square metres as follows:

(a) if the length of the bulwark in way of the well is 20 m or less, 0.7 plus 0.035 times the length of that bulwark; and

(b) in any other case, 0.07 times the lesser of

(i) the length of the bulwark in way of the well, and

(ii) 70 per cent of the length of the vessel.

(4) The freeing port area required by subsection (2) shall be increased by 0.04 m^2 per metre of length of the

emplacement de la catégorie 2 ou à l'intérieur d'une superstructure autre qu'une superstructure fermée sont munis de couvercles étanches à l'eau.

(2) Les ouvertures dans les ponts de franc-bord, sauf les écoutilles, les descentes dans les tranches des machines, les trous d'homme et les bouchons à plat-pont, sont protégées par l'une des constructions suivantes :

a) une superstructure fermée;

b) un rouf ou un capot de descente de construction efficace et étanche aux intempéries.

(3) La protection visée au paragraphe (2) s'applique à l'égard de toute ouverture qui est située dans la partie exposée d'un pont de superstructure ou sur le toit d'un rouf situé sur le pont de franc-bord et qui donne accès à un compartiment situé sous le pont de franc-bord ou à un compartiment à l'intérieur d'une superstructure fermée.

Sabords de décharge

11 (1) Le présent article s'applique à l'égard des puits où l'eau pourrait s'amasser et qui sont formés par les pavois sur les parties exposées du pont de franc-bord ou des ponts de superstructure.

(2) Dans les cas où la tonture dans la région d'un puits est égale ou supérieure à la tonture normale, la section des sabords de décharge à prévoir de chaque bord du bâtiment pour évacuer l'eau doit être :

a) d'au moins « A » pour chaque puits sur le pont de franc-bord ou la demi-dunette;

b) d'au moins la moitié de « A » pour chaque puits sur les ponts de superstructure, sauf les demi-dunettes.

(3) La valeur de « A » est calculée en mètres carrés comme suit :

a) si la longueur du pavois dans la région du puits est égale ou inférieure à 20 m, 0,7 plus 0,035 fois la longueur de ce pavois;

b) dans tout autre cas, 0,07 fois la moindre des valeurs suivantes :

(i) la longueur du pavois dans la région du puits,

(ii) 70 pour cent de la longueur du bâtiment.

(4) La section des sabords de décharge exigée au paragraphe (2) est augmentée de 0,04 m^2 par mètre de

well for each metre that the height of the bulwark exceeds

(a) 600 mm, in the case of vessels that are 73 m in length or less;

(b) 1 200 mm, in the case of vessels that are 146 m in length or more; and

(c) in the case of vessels that are of intermediate length, the height obtained by linear interpolation between the heights set out in paragraphs (a) and (b).

(5) In the case of vessels greater than 146 m in length with an average height of bulwark of less than 900 mm, the freeing port area required by subsections (2) and (4) shall be decreased by 0.04 m^2 per metre of length of well for each metre by which the average height of the bulwark is less than 900 mm.

(6) The freeing port area required by subsections (2), (4) and (5) shall be increased by

(a) in the case of vessels with no sheer, 50 per cent;

(b) in the case of vessels with standard sheer, zero per cent; and

(c) in the case of vessels with less than standard sheer, the percentage obtained by linear interpolation between the percentages set out in paragraphs (a) and (b).

(7) If a vessel does not have guardrails in way of a trunk on an exposed part of the freeboard deck or has continuous hatchway side coamings between detached superstructures, the freeing port area shall be at least

(a) 20 per cent of the total area of the bulwarks if the breadth of the trunk or hatchways is 40 per cent or less of the breadth of the vessel;

(b) 10 per cent of the total area of the bulwarks if the breadth of the trunk or hatchways is 75 per cent or more of the breadth of the vessel; and

(c) the percentage of the total area of the bulwarks obtained by linear interpolation between the percentages set out in paragraphs (a) and (b) if the breadth of the trunk or hatchways is more than 40 per cent but less than 75 per cent of the breadth of the vessel.

(8) In superstructures that are open at either or both ends, the minimum freeing port area in way of wells shall

longueur du puits pour chaque mètre que la hauteur du pavois dépasse :

a) 600 mm, dans le cas d'un bâtiment d'une longueur de 73 m ou moins;

b) 1 200 mm, dans le cas d'un bâtiment d'une longueur de 146 m ou plus;

c) dans le cas d'un bâtiment de longueur intermédiaire, la hauteur obtenue par interpolation linéaire entre les hauteurs figurant aux alinéas a) et b).

(5) Dans le cas d'un bâtiment d'une longueur de plus de 146 m dont la hauteur moyenne du pavois est inférieure à 900 mm, la section des sabords de décharge exigée aux paragraphes (2) et (4) est diminuée de 0,04 m^2 par mètre de longueur du puits pour chaque mètre par lequel la hauteur moyenne du pavois est de moins de 900 mm.

(6) La section des sabords de décharge exigée aux paragraphes (2), (4) et (5) est augmentée :

a) de 50 pour cent, dans le cas d'un bâtiment sans tonture;

b) de zéro pour cent, dans le cas d'un bâtiment ayant une tonture normale;

c) d'un pourcentage obtenu par interpolation linéaire entre les pourcentages figurant aux alinéas a) et b), dans le cas d'un bâtiment ayant une tonture inférieure à la normale.

(7) Si le bâtiment n'est pas muni de rambardes dans la région d'un trunk sur les parties exposées du pont de franc-bord ou s'il possède des surbaux latéraux d'écoutille s'étendant de façon continue entre des superstructures détachées, la section des sabords de décharge correspond à au moins :

a) 20 pour cent de la surface totale des pavois si la largeur des écoutilles ou du trunk correspond à 40 pour cent ou moins de la largeur du bâtiment;

b) 10 pour cent de la surface totale des pavois si la largeur des écoutilles ou du trunk correspond à 75 pour cent ou plus de la largeur du bâtiment;

c) le pourcentage de la surface totale des pavois obtenu par interpolation linéaire entre les pourcentages figurant aux alinéas a) et b) si la largeur des écoutilles ou du trunk correspond à plus de 40 pour cent mais à moins de 75 pour cent de la largeur du bâtiment.

(8) Dans une superstructure qui est ouverte à l'une de ses extrémités ou aux deux, la section minimale des

be determined in accordance with the recommendation set out in interpretation LL.60 of the Unified interpretations of the provisions of the International Convention on Load Lines, 1966.

(9) The lower edges of the freeing ports shall be as near the deck as practicable.

(10) Two thirds of the required freeing port area for each well shall be located in the half of the well nearest the lowest point of the sheer curve.

(11) Shutters that are fitted to freeing ports shall have

(a) ample clearance to prevent jamming; and

(b) hinges that have pins or bearings of material that is resistant to corrosion.

Scuppers, Drains, Inlets and Discharges

12 (1) Every discharge pipe passing through the shell from spaces below the freeboard deck shall have

(a) an automatic non-return valve fitted at the shell with a positive means of closing that is operable

(i) from above the freeboard deck, or

(ii) from a readily accessible location if the discharge originates in a space that is crewed or equipped with a means of continuously monitoring the level of bilge water; or

(b) two automatic non-return valves, one of which is fitted at the shell and one inboard that is accessible for examination when the vessel is in service.

(2) Every discharge pipe that passes through the shell from within an enclosed superstructure, or from within a deckhouse or companionway required by subsection 10(2), shall

(a) meet the requirements set out in paragraph (1)(a) or (b); or

sabords de décharge situés dans la région du puits est déterminée conformément à la recommandation figurant à l'interprétation LL.60 des Interprétations uniformes des dispositions de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge.

(9) Le can inférieur des sabords de décharge se trouve aussi près que possible du pont.

(10) Les deux tiers de la section exigée pour les sabords de décharge, pour chaque puits, se trouvent dans la moitié du puits la plus proche du point le plus bas de la courbe de tonture.

(11) Les volets battants dont sont munis les sabords de décharge doivent être conformes aux exigences suivantes :

a) il y a un jeu suffisant pour empêcher tout coinçage;

b) les charnières ont des axes ou des gonds faits de matériau résistant à la corrosion.

Dalots, puisards, prises d'eau et décharges

12 (1) Tout tuyau de décharge qui traverse le bordé et qui provient d'espaces situés au-dessous du pont de franc-bord est muni :

a) soit d'un clapet automatique de non-retour fixé sur le bordé et muni d'un moyen de fermeture direct pouvant être manœuvré, selon le cas :

(i) d'au-dessus du pont de franc-bord,

(ii) d'un endroit facilement accessible si la décharge provient d'un espace pourvu en équipage ou muni d'un moyen de surveillance continue du niveau des eaux de cale;

b) soit de deux clapets automatiques de non-retour, l'un étant fixé sur le bordé et l'autre, à l'intérieur, qui est accessible pour examen lorsque le bâtiment est utilisé.

(2) Tout tuyau de décharge qui traverse le bordé et qui provient d'une superstructure fermée ou d'un rouf ou d'un capot de descente exigé au paragraphe 10(2) doit, selon le cas :

a) être conforme aux exigences prévues aux alinéas (1)a) ou b);

(b) have an automatic non-return valve fitted at the shell, if the discharge originates in a space that is regularly visited by the crew.

(3) Every scupper, drain or discharge pipe that passes through the shell above the summer fresh water load line at a distance that is less than the greater of 5 per cent of the breadth and 600 mm shall have an automatic non-return valve fitted at the shell.

(4) Subsection (3) does not apply in respect of a scupper, drain or discharge pipe that originates above the freeboard deck if the part of the pipe that is between the shell and the freeboard deck is efficiently constructed.

(5) Every scupper pipe that leads from a superstructure other than an enclosed superstructure, a deckhouse or a companionway required by subsection 10(2) shall drain overboard.

(6) In crewed machinery spaces, every main and auxiliary sea inlet and discharge necessary for the operation of machinery shall have a valve with a positive means of closing that can be controlled locally.

(7) The valves required by this section to have positive means of closing shall have indicators at the operating position to show whether the valve is open or closed.

(8) The pipes to which this section refers shall be efficiently constructed.

(9) The shell fittings and the valves required by this section shall be efficiently constructed.

Protection of the Crew

13 (1) The deckhouses used for the accommodation of the crew shall be efficiently constructed.

(2) All exposed parts of the freeboard and superstructure decks shall be fitted with guardrails or bulwarks that are at least 900 mm in height.

(3) Guardrails shall be fitted

(a) in at least three courses in which the space between the lowest course and the deck does not exceed 230 mm and the other courses are not spaced more than 380 mm apart; or

(b) if the sheer strake projects at least 200 mm above the deck, in at least two courses in which the space

b) être muni d'un clapet automatique de non-retour fixé sur le bordé si la décharge provient d'un espace que l'équipage visite régulièrement.

(3) Tous les dalots, puisards ou tuyaux de décharge qui traversent le bordé au-dessus de la ligne de charge d'été en eau douce à une distance inférieure à 5 pour cent de la largeur ou à 600 mm, selon la plus élevée de ces valeurs, sont munis d'un clapet automatique de non-retour fixé sur le bordé.

(4) Le paragraphe (3) ne s'applique pas à l'égard des dalots, puisards ou tuyaux de décharge provenant du dessus du pont de franc-bord si la partie du tuyau située entre le bordé et le pont de franc-bord est de construction efficace.

(5) Tout tuyau de dalot desservant une superstructure, autre qu'une superstructure fermée, un rouf ou un capot de descente exigés au paragraphe 10(2), débouche à l'extérieur du bâtiment.

(6) Dans les tranches des machines pourvues en équipage, les prises d'eau à la mer et décharges principales et auxiliaires nécessaires au fonctionnement des machines sont munies d'un clapet avec un moyen de fermeture direct qui peut être commandé localement.

(7) Les clapets munis d'un moyen de fermeture direct tel que l'exige le présent article sont munis d'indicateurs d'ouverture et de fermeture au poste de commande.

(8) Les tuyaux visés au présent article sont de construction efficace.

(9) Les dispositifs fixés sur le bordé et les clapets exigés par le présent article sont de construction efficace.

Protection de l'équipage

13 (1) Les roufs utilisés pour le logement de l'équipage sont de construction efficace.

(2) Toutes les parties exposées des ponts de franc-bord et de superstructure sont munies de rambardes ou de pavois d'au moins 900 mm de hauteur.

(3) Les rambardes comportent, selon le cas :

a) au moins trois filières dont l'écart entre la filière la plus basse et le pont ne peut être de plus de 230 mm et l'écart entre les autres filières ne peut dépasser 380 mm;

b) dans le cas où la virure de carreau s'élève à au moins 200 mm au-dessus du pont, au moins deux

between the lower course and the sheer strake or the upper course does not exceed 380 mm.

(4) Guardrail supports shall be placed on the flat of the deck on vessels with rounded gunwales.

(5) Vessels shall have lifelines, gangways or underdeck passages for the protection of the crew while passing to and from their accommodation spaces, the machinery space and all other spaces used in the normal operation of the vessel.

(6) Whenever bulkhead openings are closed, other access shall be provided for the crew to reach accommodation spaces or machinery or other working spaces in enclosed superstructures that are bridges or poops.

(7) If an exposed part of a freeboard deck is in way of a trunk, guardrails that meet the requirements of subsection (3) shall be fitted for at least half the length of the exposed part.

Special Conditions of Assignment for Type A Vessels

14 Type A vessels shall meet the following requirements:

(a) machinery casings shall have bulkheads with no openings on all sides on the freeboard deck unless

(i) the casings are protected by an enclosed poop or bridge or efficiently constructed deckhouse of at least standard height, or

(ii) the openings meet the requirements set out in section 3 and lead to a space or passageway that is as strong as the casing and from which a second interior access opening that meets the requirements set out in section 3 is provided for access to the engine room;

(b) unless there is fore and aft access below the freeboard deck, a permanent fore and aft gangway shall be fitted at the superstructure deck level between the poop and all other deckhouses used in the normal operation of the vessel;

filières dont l'écart entre la filière la plus basse et la virure de carreau ou la filière la plus haute ne dépasse pas 380 mm.

(4) Sur les bâtiments ayant des gouttières arrondies, les rambardes doivent être placées sur les parties horizontales du pont.

(5) Des passerelles, des filières ou des passages sous pont doivent être prévus pour la protection de l'équipage dans ses allées et venues entre ses locaux d'habitation, la tranche des machines et tout autre local servant dans le cadre de l'utilisation normale du bâtiment.

(6) Lorsque les ouvertures de cloison sont fermées, d'autres voies d'accès à des locaux d'habitation ou à une tranche de machines ou une autre tranche de travail à l'intérieur de superstructures fermées qui constituent des dunettes ou des châteaux sont prévues pour les membres d'équipage.

(7) Si une partie exposée d'un pont de franc-bord est dans la région d'un trunk, des rambardes conformes aux exigences du paragraphe (3) sont installées sur au moins la moitié de la longueur de la partie exposée.

Conditions spéciales d'assignation des bâtiments de type A

14 Les bâtiments du type A sont conformes aux exigences suivantes :

a) les encaissements des machines sont munis de cloisons sans ouvertures sur tous les côtés du pont de franc-bord à moins que, selon le cas :

(i) les encaissements ne soient protégés par une dunette fermée ou un château ou par un rouf de construction efficace qui est d'une hauteur au moins normale,

(ii) les ouvertures ne soient conformes aux exigences prévues à l'article 3 et ne donnent accès à un sas ou à un couloir aussi résistant que l'encaissement et d'où est prévue une deuxième ouverture d'accès intérieure qui est conforme aux exigences de l'article 3 et donne accès à la salle des machines;

b) sauf si un accès avant et arrière est prévu sous le pont de franc-bord, une passerelle avant et arrière permanente est installée au niveau du pont de superstructure, entre la dunette et tous les autres roufs servant dans le cadre de l'utilisation normale du bâtiment;

(c) hatchways on the exposed freeboard or forecastle deck shall have efficiently constructed watertight covers;

(d) vessels shall have guardrails fitted for at least half the length of the exposed parts of the weather deck; and

(e) if superstructures are connected by trunks, guardrails shall be fitted for the whole length of the exposed parts of the freeboard deck.

SOR/2013-235, ss. 22, 23(F), 24(E); SOR/2023-257, s. 520.

c) les écoutilles situées sur le pont de franc-bord et le pont du gaillard exposés sont munies de panneaux étanches à l'eau et de construction efficace;

d) les bâtiments ont des rambardes sur au moins la moitié de la longueur des parties exposées du pont découvert;

e) si les superstructures sont reliées par des trunks, des rambardes sont prévues sur toute la longueur des parties exposées du pont de franc-bord.

DORS/2013-235, art. 22, 23(F) et 24(A); DORS/2023-257, art. 520.

SCHEDULE 2

(Subparagraph 17(1)(c)(i))

Determination of Freeboards — Diamond Load Lines

Interpretation

1 (1) The following definitions apply in this Schedule.

after perpendicular means the perpendicular taken at the after end of the length of a vessel. (*perpendiculaire arrière*)

depth for freeboard or ***D*** means the distance equal to the moulded depth amidships plus the thickness of the stringer plate, with no allowance for sheathing. However, in the case of a vessel that does not have right-angled gunwales or that has rounded gunwales with a radius greater than four per cent of the breadth, that distance shall be adjusted so that the area of the topside section is equal to that of a vessel with right-angled gunwales and with the same round of beam. (*creux de franc-bord* ou *D*)

effective length or ***E*** means,

(a) in respect of an enclosed superstructure that is not a raised quarter-deck,

(i) if it has a height of Hs or more, the length of the superstructure, or

(ii) if it has a height of less than Hs, the length of the superstructure times the quotient of the height of the superstructure divided by Hs;

(b) in respect of an enclosed superstructure that is a raised quarter-deck, the lesser of 0.6 L and

(i) if it has a height of 2/3 Hs or more, the length of the superstructure, or

(ii) if it has a height of less than 2/3 Hs, the length of the superstructure times the quotient of the height of the superstructure divided by Hs; and

(c) in respect of a trunk,

(i) if it has a height of Hs or more, the length of the trunk times the quotient of the mean breadth of the trunk divided by the breadth, or

ANNEXE 2

(sous-alinéa 17(1)c)(i))

Détermination des francs-bords — lignes de charge (losange)

Définitions et interprétation

1 (1) Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente annexe.

creux de franc-bord ou ***D*** La distance égale au creux sur quille au milieu du bâtiment plus l'épaisseur de la tôle gouttière, sans tolérance pour le revêtement. Toutefois, dans le cas d'un bâtiment qui n'a pas de gouttières à angles droits ou qui a des gouttières arrondies avec un rayon supérieur à quatre pour cent de la largeur, cette distance est ajustée pour que la surface transversale de la partie haute soit égale à celle d'un bâtiment qui a des gouttières à angles droits avec le même bouge. (*depth for freeboard* or *D*)

longueur effective ou ***E*** S'entend :

a) dans le cas d'une superstructure fermée qui n'est pas une demi-dunette :

(i) si elle a une hauteur égale ou supérieure à Hs, de la longueur de la superstructure,

(ii) si elle a une hauteur inférieure à Hs, de la longueur de la superstructure multipliée par le quotient de la hauteur de la superstructure divisée par Hs;

b) dans le cas d'une superstructure fermée qui est une demi-dunette, de la valeur la moins élevée entre 0,6 L et :

(i) si elle a une hauteur égale ou supérieure à 2/3 Hs, la longueur de la superstructure,

(ii) si elle a une hauteur inférieure à 2/3 Hs, la longueur de la superstructure multipliée par le quotient de la hauteur de la superstructure divisée par Hs;

c) dans le cas d'un trunk :

(i) si elle a une hauteur égale ou supérieure à Hs, de la longueur du trunk multipliée par le quotient de la largeur moyenne du trunk divisée par la largeur,

(ii) if it has a height of less than Hs, the length of the trunk times the quotient of the mean breadth of the trunk divided by the breadth times the quotient of the height of trunk divided by Hs. (*longueur effective* ou *E*)

length of the superstructure or ***S***, in respect of a superstructure of a vessel, means the length of the part of the superstructure that is between the forward perpendicular and the after perpendicular of the vessel. (*longueur de la superstructure* ou *S*)

summer draught means the distance measured from the top of the keel of a vessel to the upper edge of the load line that would mark the vessel's summer freeboard referred to in subsection 8(1). (*tirant d'eau d'été*)

trunk means an efficiently constructed structure that is on a freeboard deck of a vessel and has a breadth of less than 92 per cent of the breadth of the vessel. (*trunk*)

(2) For the purposes of this Schedule, all length and height measurements shall be in metres and taken to three decimal places.

(3) Words and expressions used in this Schedule and defined in section 1 of Schedule 1 have the same meaning as in that section.

Basic Freeboard Calculation

2 (1) The basic freeboard in millimetres shall be

(a) $850 \times p_1 \times D$, in the case of a Type A vessel; and

(b) $1000 \times p_1 \times D$, in the case of a Type B vessel.

(2) In subsection (1), p_1 is equal to $p + (L/D - L/D_s) \times A$ for vessels that are 122 m or less in length and equal to p for vessels that are more than 122 m in length where

p is the value set out in column 2 of an item of Table 1 to this section for a length set out in column 1 or determined for a length that is intermediate to two lengths set out in column 1 of consecutive items to Table 1 by linear interpolation between those lengths;

(ii) si elle a une hauteur inférieure à Hs, de la longueur du trunk multipliée par le quotient de la largeur moyenne du trunk divisée par la largeur, multipliée par le quotient de la hauteur du trunk divisée par Hs. (*effective length* or *E*)

longueur de la superstructure ou ***S*** À l'égard d'une superstructure d'un bâtiment, s'entend de la longueur de la partie de la superstructure située entre la perpendiculaire avant et la perpendiculaire arrière du bâtiment. (*length of the superstructure* or *S*)

perpendiculaire arrière La perpendiculaire qui est prise à l'extrémité arrière de la longueur du bâtiment. (*after perpendicular*)

tirant d'eau d'été La distance entre le dessus de la quille d'un bâtiment et le bord supérieur de la ligne de charge qui marquerait son franc-bord d'été visé au paragraphe 8(1). (*summer draught*)

trunk Structure de construction efficace qui se trouve sur un pont de franc-bord d'un bâtiment et qui a une largeur inférieure à 92 pour cent de la largeur du bâtiment. (*trunk*)

(2) Pour l'application de la présente annexe, toutes les mesures de longueurs et de hauteurs sont exprimées en mètres jusqu'à la troisième décimale.

(3) Les termes et les expressions utilisés dans la présente annexe et définis à l'article 1 de l'annexe 1 s'entendent au sens de cet article.

Calcul des francs-bords de base

2 (1) Le franc-bord de base, en millimètres, est obtenu au moyen des formules suivantes :

a) $850 \times p_1 \times D$, dans le cas d'un bâtiment du type A;

b) $1000 \times p_1 \times D$, dans le cas d'un bâtiment du type B.

(2) Au paragraphe (1), p_1 est égal à $p + (L/D - L/D_s) \times A$ dans le cas des bâtiments d'une longueur de 122 m ou moins et à p dans le cas des bâtiments d'une longueur de plus de 122 m où :

p représente la valeur figurant à la colonne 2 d'un article du tableau 1 du présent article pour une longueur figurant à la colonne 1 ou déterminée pour une

L/D is the ratio of length to depth for freeboard except that it shall not be more than

(a) 15 if L is 122 m or less;

(b) 21 if L is 214 m or more; or

(c) the ratio obtained for intermediate lengths by linear interpolation between the ratios set out in paragraphs (a) and (b);

L/D_S is the value set out in column 2 of an item of Table 2 to this section for a length set out in column 1 or determined for a length that is intermediate to two lengths set out in column 1 of consecutive items to Table 2 by linear interpolation between those lengths; and

A is the value set out in column 2 of an item of Table 3 to this section for a length set out in column 1 or determined for a length that is intermediate to two lengths set out in column 1 of consecutive items to Table 3 by linear interpolation between those lengths.

TABLE 1

Item	Column 1 Length of Vessel (metres)	Column 2 Value of “p”
1	24	0.10957
2	26	0.11191
3	28	0.11426
4	30	0.11661
5	32	0.11898
6	34	0.12136
7	36	0.12375
8	38	0.12615
9	40	0.12856
10	42	0.13098
11	44	0.13341
12	46	0.13585
13	48	0.13831
14	50	0.14077
15	52	0.14324
16	54	0.14573
17	56	0.14822

longueur qui est intermédiaire à deux longueurs figurant à la colonne 1 d’articles consécutifs de ce tableau par interpolation linéaire entre ces deux longueurs;

L/D représente le rapport de la longueur contre le creux de franc-bord, mais il ne peut être :

a) supérieur à 15 quand L est égal à 122 m ou moins;

b) supérieur à 21 quand L est égal à 214 m ou plus;

c) supérieur à celui obtenu pour les longueurs intermédiaires par interpolation linéaire entre les rapports visés aux alinéas a) et b);

L/D_S représente la valeur figurant à la colonne 2 d’un article du tableau 2 du présent article pour une longueur figurant à la colonne 1 ou déterminée pour une longueur qui est intermédiaire à deux longueurs figurant à la colonne 1 d’articles consécutifs de ce tableau par interpolation linéaire entre ces deux longueurs;

A représente la valeur figurant à la colonne 2 d’un article du tableau 3 du présent article pour une longueur figurant à la colonne 1 ou déterminée pour une longueur qui est intermédiaire à deux longueurs figurant à la colonne 1 d’articles consécutifs de ce tableau par interpolation linéaire entre ces deux longueurs.

TABLEAU 1

Article	Colonne 1 Longueur du bâtiment (mètres)	Colonne 2 Valeur de « p »
1	24	0,10957
2	26	0,11191
3	28	0,11426
4	30	0,11661
5	32	0,11898
6	34	0,12136
7	36	0,12375
8	38	0,12615
9	40	0,12856
10	42	0,13098
11	44	0,13341
12	46	0,13585
13	48	0,13831
14	50	0,14077
15	52	0,14324
16	54	0,14573
17	56	0,14822

Item	Column 1 Length of Vessel (metres)	Column 2 Value of “p”
18	58	0.15072
19	60	0.15324
20	62	0.15576
21	64	0.15830
22	66	0.16085
23	68	0.16340
24	70	0.16597
25	72	0.16854
26	74	0.17113
27	76	0.17373
28	78	0.17633
29	80	0.17895
30	82	0.18158
31	84	0.18421
32	86	0.18686
33	88	0.18952
34	90	0.19219
35	92	0.19486
36	94	0.19755
37	96	0.20025
38	98	0.20295
39	100	0.20567
40	102	0.20840
41	104	0.21113
42	106	0.21388
43	108	0.21664
44	110	0.21940
45	112	0.22218
46	114	0.22496
47	116	0.22776
48	118	0.23056
49	120	0.23338
50	122	0.23620
51	124	0.23876
52	126	0.24125
53	128	0.24367
54	130	0.24601
55	132	0.24827
56	134	0.25045
57	136	0.25255
58	138	0.25457
59	140	0.25650
60	142	0.25836

Article	Colonne 1 Longueur du bâtiment (mètres)	Colonne 2 Valeur de « p »
18	58	0,15072
19	60	0,15324
20	62	0,15576
21	64	0,15830
22	66	0,16085
23	68	0,16340
24	70	0,16597
25	72	0,16854
26	74	0,17113
27	76	0,17373
28	78	0,17633
29	80	0,17895
30	82	0,18158
31	84	0,18421
32	86	0,18686
33	88	0,18952
34	90	0,19219
35	92	0,19486
36	94	0,19755
37	96	0,20025
38	98	0,20295
39	100	0,20567
40	102	0,20840
41	104	0,21113
42	106	0,21388
43	108	0,21664
44	110	0,21940
45	112	0,22218
46	114	0,22496
47	116	0,22776
48	118	0,23056
49	120	0,23338
50	122	0,23620
51	124	0,23876
52	126	0,24125
53	128	0,24367
54	130	0,24601
55	132	0,24827
56	134	0,25045
57	136	0,25255
58	138	0,25457
59	140	0,25650
60	142	0,25836

Item	Column 1 Length of Vessel (metres)	Column 2 Value of “p”
61	144	0.26014
62	146	0.26184
63	148	0.26346
64	150	0.26500
65	152	0.26646
66	154	0.26783
67	156	0.26913
68	158	0.27035
69	160	0.27149
70	162	0.27255
71	164	0.27353
72	166	0.27443
73	168	0.27524
74	170	0.27598
75	172	0.27664
76	174	0.27722
77	176	0.27772
78	178	0.27814
79	180	0.27848
80	182	0.27874
81	184	0.27891
82	186	0.27901
83	188	0.27903
84	190	0.27899
85	192	0.27886
86	194	0.27865
87	196	0.27835
88	198	0.27797
89	200	0.27750
90	202	0.27694
91	204	0.27683
92	206	0.27634
93	208	0.27578
94	210	0.27517
95	212	0.27450
96	214	0.27377
97	216	0.27299
98	218	0.27214
99	220	0.27124
100	222	0.27028
101	224	0.26926
102	226	0.26818
103	228	0.26704

Article	Colonne 1 Longueur du bâtiment (mètres)	Colonne 2 Valeur de « p »
61	144	0,26014
62	146	0,26184
63	148	0,26346
64	150	0,26500
65	152	0,26646
66	154	0,26783
67	156	0,26913
68	158	0,27035
69	160	0,27149
70	162	0,27255
71	164	0,27353
72	166	0,27443
73	168	0,27524
74	170	0,27598
75	172	0,27664
76	174	0,27722
77	176	0,27772
78	178	0,27814
79	180	0,27848
80	182	0,27874
81	184	0,27891
82	186	0,27901
83	188	0,27903
84	190	0,27899
85	192	0,27886
86	194	0,27865
87	196	0,27835
88	198	0,27797
89	200	0,27750
90	202	0,27694
91	204	0,27683
92	206	0,27634
93	208	0,27578
94	210	0,27517
95	212	0,27450
96	214	0,27377
97	216	0,27299
98	218	0,27214
99	220	0,27124
100	222	0,27028
101	224	0,26926
102	226	0,26818
103	228	0,26704

Item	Column 1 Length of Vessel (metres)	Column 2 Value of “p”
104	230	0.26585
105	232	0.26459
106	234	0.26328
107	236	0.26191
108	238	0.26049
109	240	0.25900
110	242	0.25746
111	244	0.25585
112	246	0.25402
113	248	0.25218
114	250	0.25034
115	252	0.24850
116	254	0.24667
117	256	0.24483
118	258	0.24299
119	260	0.24115
120	262	0.23932
121	264	0.23748
122	266	0.23564
123	268	0.23381
124	270	0.23197
125	272	0.23013
126	274	0.22829
127	276	0.22646
128	278	0.22462
129	280	0.22278
130	282	0.22094
131	284	0.21911
132	286	0.21727
133	288	0.21543
134	290	0.21360
135	292	0.21176
136	294	0.20992
137	296	0.20808
138	298	0.20625
139	300	0.20441
140	302	0.20257
141	304	0.20073
142	306	0.19890

Article	Colonne 1 Longueur du bâtiment (mètres)	Colonne 2 Valeur de « p »
104	230	0,26585
105	232	0,26459
106	234	0,26328
107	236	0,26191
108	238	0,26049
109	240	0,25900
110	242	0,25746
111	244	0,25585
112	246	0,25402
113	248	0,25218
114	250	0,25034
115	252	0,24850
116	254	0,24667
117	256	0,24483
118	258	0,24299
119	260	0,24115
120	262	0,23932
121	264	0,23748
122	266	0,23564
123	268	0,23381
124	270	0,23197
125	272	0,23013
126	274	0,22829
127	276	0,22646
128	278	0,22462
129	280	0,22278
130	282	0,22094
131	284	0,21911
132	286	0,21727
133	288	0,21543
134	290	0,21360
135	292	0,21176
136	294	0,20992
137	296	0,20808
138	298	0,20625
139	300	0,20441
140	302	0,20257
141	304	0,20073
142	306	0,19890

TABLE 2

Item	Column 1 Length of Vessel (metres)	Column 2 Value of "L/D_S"
1	24	6.46654
2	26	6.64083
3	28	6.81513
4	30	6.98942
5	32	7.16372
6	34	7.33801
7	36	7.51231
8	38	7.68660
9	40	7.86089
10	42	8.03519
11	44	8.20948
12	46	8.38378
13	48	8.55807
14	50	8.73237
15	52	8.90666
16	54	9.08096
17	56	9.25525
18	58	9.42955
19	60	9.60384
20	62	9.77814
21	64	9.95243
22	66	10.12672
23	68	10.30102
24	70	10.47531
25	72	10.64961
26	74	10.82390
27	76	10.99820
28	78	11.17249
29	80	11.34679
30	82	11.52108
31	84	11.69538
32	86	11.86967
33	88	12.04397
34	90	12.21826
35	92	12.39255
36	94	12.56685
37	96	12.74114
38	98	12.91544
39	100	13.08973
40	102	13.26403
41	104	13.43832
42	106	13.61262

TABLEAU 2

Article	Colonne 1 Longueur du bâtiment (mètres)	Colonne 2 Valeur de « L/D_S »
1	24	6,46654
2	26	6,64083
3	28	6,81513
4	30	6,98942
5	32	7,16372
6	34	7,33801
7	36	7,51231
8	38	7,68660
9	40	7,86089
10	42	8,03519
11	44	8,20948
12	46	8,38378
13	48	8,55807
14	50	8,73237
15	52	8,90666
16	54	9,08096
17	56	9,25525
18	58	9,42955
19	60	9,60384
20	62	9,77814
21	64	9,95243
22	66	10,12672
23	68	10,30102
24	70	10,47531
25	72	10,64961
26	74	10,82390
27	76	10,99820
28	78	11,17249
29	80	11,34679
30	82	11,52108
31	84	11,69538
32	86	11,86967
33	88	12,04397
34	90	12,21826
35	92	12,39255
36	94	12,56685
37	96	12,74114
38	98	12,91544
39	100	13,08973
40	102	13,26403
41	104	13,43832

Item	Column 1 Length of Vessel (metres)	Column 2 Value of "L/D_S"
43	108	13.78691

TABLE 3

Item	Column 1 Length of Vessel (metres)	Column 2 Value of "A"
1	24	0.008714
2	26	0.008330
3	28	0.007954
4	30	0.007587
5	32	0.007228
6	34	0.006878
7	36	0.006537
8	38	0.006204
9	40	0.005880
10	42	0.005564
11	44	0.005257
12	46	0.004959
13	48	0.004669
14	50	0.004388
15	52	0.004115
16	54	0.003851
17	56	0.003596
18	58	0.003349
19	60	0.003111
20	62	0.002882
21	64	0.002661
22	66	0.002449
23	68	0.002245
24	70	0.002050
25	72	0.001863
26	74	0.001686
27	76	0.001516
28	78	0.001356
29	80	0.001204
30	82	0.001060
31	84	0.000926
32	86	0.000800
33	88	0.000682
34	90	0.000573
35	92	0.000473
36	94	0.000381

Article	Colonne 1 Longueur du bâtiment (mètres)	Colonne 2 Valeur de « L/D_S »
42	106	13,61262
43	108	13,78691

TABLEAU 3

Article	Colonne 1 Longueur du bâtiment (mètres)	Colonne 2 Valeur de « A »
1	24	0,008714
2	26	0,008330
3	28	0,007954
4	30	0,007587
5	32	0,007228
6	34	0,006878
7	36	0,006537
8	38	0,006204
9	40	0,005880
10	42	0,005564
11	44	0,005257
12	46	0,004959
13	48	0,004669
14	50	0,004388
15	52	0,004115
16	54	0,003851
17	56	0,003596
18	58	0,003349
19	60	0,003111
20	62	0,002882
21	64	0,002661
22	66	0,002449
23	68	0,002245
24	70	0,002050
25	72	0,001863
26	74	0,001686
27	76	0,001516
28	78	0,001356
29	80	0,001204
30	82	0,001060
31	84	0,000926
32	86	0,000800
33	88	0,000682
34	90	0,000573
35	92	0,000473
36	94	0,000381

Item	Column 1 Length of Vessel (metres)	Column 2 Value of "A"
37	96	0.000298
38	98	0.000223
39	100	0.000158
40	102	0.000100
41	104	0.000052
42	106	0.000012
43	108	0.000000

Correction for Type B Vessels

3 The basic freeboard for a Type B vessel that is less than 153 m in length and has enclosed superstructures with an effective length of not more than a quarter of the length of the vessel shall be increased by b millimetres where

b = 2.5 × (153 – L) × (0.25 – E/L)

Correction for Superstructures and Trunks

4 (1) If the sum of the effective lengths of the enclosed superstructures equals L, the basic freeboard shall be reduced by x millimetres where

x = (Hs × 500)

(2) If the sum of the effective lengths of the enclosed superstructures and trunks in respect of which the requirements set out in subsection (3) are met is less than L, the basic freeboard shall be reduced by x millimetres where

x = (E/2 L) × (1 + E/L) × (Hs × 500)

(3) The requirements referred to in subsection (2) are the following:

(a) the trunk shall be at least as strong as an enclosed superstructure;

(b) no hatchways shall be in the freeboard deck in way of the trunk other than small access openings with watertight covers;

(c) the trunk deck shall be a permanent working platform fitted with guardrails;

(d) if the trunk is detached, it shall be connected to the adjacent superstructures by permanent gangways;

Article	Colonne 1 Longueur du bâtiment (mètres)	Colonne 2 Valeur de « A »
37	96	0,000298
38	98	0,000223
39	100	0,000158
40	102	0,000100
41	104	0,000052
42	106	0,000012
43	108	0,000000

Correction dans le cas des bâtiments du type B

3 Le franc-bord de base d'un bâtiment du type B qui a une longueur inférieure à 153 m et qui comporte des superstructures fermées d'une longueur effective d'au plus un quart de la longueur du bâtiment est augmenté de b millimètres où :

b = 2,5 × (153 – L) × (0,25 – E/L)

Correction dans le cas des superstructures et des trunks

4 (1) Si la somme des longueurs effectives des superstructures fermées est égale à L, le franc-bord de base est réduit de x millimètres où :

x = (Hs × 500)

(2) Si la somme des longueurs effectives des superstructures fermées et des trunks qui sont conformes aux exigences prévues au paragraphe (3) est inférieure à L, le franc-bord de base est réduit de x millimètres où :

x = (E/2 L) × (1 + E/L) × (Hs × 500)

(3) Les exigences visées au paragraphe (2) sont les suivantes :

a) le trunk est au moins aussi solide qu'une superstructure fermée;

b) il n'y a aucune écoutille sur le pont de franc-bord dans la région du trunk, à part de petites ouvertures d'accès munies de panneaux étanches à l'eau;

c) le pont du trunk est une plate-forme permanente de manœuvre qui est munie de rambardes;

d) s'il est détaché, le trunk est relié aux superstructures adjacentes par des passerelles permanentes;

(e) guardrails shall be fitted in way of the trunk on the exposed parts of the freeboard deck for at least half the length of exposed parts of the trunk;

(f) the trunk shall have a breadth at least 60 per cent of the breadth of the vessel; and

(g) if there is no superstructure on the vessel, the length of the trunk shall be at least 60 per cent of its length.

Correction for Sheer

5 Correction in the basic freeboard for sheer shall be determined in accordance with regulation 38 of the 1966 Convention. However, for the purpose of the determination, L shall be the lesser of the length of the vessel and 153 m.

Correction for Bow Height

6 (1) The following definitions apply in this section.

assumed bow height, in respect of a vessel, means the vertical distance at the forward perpendicular between

(a) the top of the exposed deck at side; and

(b) the water line that corresponds to the basic freeboard, as corrected in accordance with sections 3 to 6, where applicable, including any designed trim. (*hauteur d'étrave présumée*)

standard bow height means

(a) 49.417 L × (1 – L/500) mm for a vessel of less than 168 m in length; or

(b) 8677 – 18.917 L mm for a vessel of 168 m or more in length. (*hauteur d'étrave normale*)

(2) Subject to subsection (3), if the assumed bow height is less than the standard bow height, the basic freeboard shall be increased by the difference.

(3) For the purpose of the definition ***assumed bow height***, the top of the exposed deck at side is deemed not to include sheer or the height of a superstructure unless

e) les parties exposées du pont de franc-bord sont munies de rambardes dans la région du trunk sur au moins la moitié de la longueur des parties exposées du trunk;

f) la largeur du trunk est égale à au moins 60 pour cent de celle du bâtiment;

g) s'il n'y a pas de superstructure sur le bâtiment, la longueur du trunk est égale à au moins 60 pour cent de sa longueur.

Correction pour la tonture

5 La correction du franc-bord de base pour la tonture est déterminée conformément à la règle 38 de la Convention de 1966. Toutefois, aux fins de la détermination, L correspond à la longueur du bâtiment ou à 153 m, selon la moins élevée de ces valeurs.

Correction pour hauteur d'étrave

6 (1) Les définitions qui suivent s'appliquent au présent article.

hauteur d'étrave normale Correspond :

a) à 49,417 L × (1 – L/500) mm, dans le cas d'un bâtiment d'une longueur inférieure à 168 m;

b) à 8677 – 18,917 L mm, dans le cas d'un bâtiment d'une longueur de 168 m ou plus. (*standard bow height*)

hauteur d'étrave présumée À l'égard d'un bâtiment, s'entend de la distance verticale au droit de la perpendiculaire avant entre :

a) d'une part, la hauteur du livet du pont exposé;

b) d'autre part, la flottaison qui correspond au franc-bord de base, corrigée conformément aux articles 3 à 6, s'il y a lieu, y compris l'assiette prévue. (*assumed bow height*)

(2) Sous réserve du paragraphe (3), si la hauteur d'étrave présumée est inférieure à la hauteur d'étrave normale, le franc-bord de base doit être augmenté de la différence entre ces deux hauteurs.

(3) Pour l'application de la définition de ***hauteur d'étrave présumée***, la hauteur du livet du pont exposé

(a) in the case of sheer, it extends for at least 15 per cent of the length of the vessel measured from the forward perpendicular; and

(b) in the case of the height of a superstructure, the superstructure is enclosed and extends from the stem to a point at least 0.06 L abaft the forward perpendicular.

Correction for Deck Line

7 (1) If the position of the upper edge of the deck line is placed in accordance with paragraph 2(b) of Schedule 3 above the position established by paragraph 2(a) of that Schedule, the basic freeboard shall be increased by the difference between those positions.

(2) If the position of the upper edge of the deck line is placed in accordance with paragraph 2(b) of Schedule 3 below the position established by paragraph 2(a) of that Schedule, the basic freeboard shall be decreased by the difference between those positions.

Fresh Water Freeboards

8 (1) The summer freeboard that is applicable during the summer season in fresh water shall be the freeboard determined in accordance with sections 2 to 7.

(2) The midsummer freeboard that is applicable during the midsummer season in fresh water shall be determined by deducting y millimetres from the summer freeboard where y is equal to the summer draught in metres multiplied by 25.

(3) The intermediate freeboard that is applicable during the intermediate season in fresh water shall be determined by adding y millimetres to the summer freeboard where y is equal to the summer draught in metres multiplied by the quotient of 2540 divided by the greater of 122 m and L.

(4) The winter freeboard that is applicable during the winter season in fresh water shall be determined by adding y millimetres to the summer freeboard where y is equal to the summer draught in metres multiplied by the quotient of 5080 divided by the greater of 122 m and L.

est réputée ne pas comprendre la tonture ou la hauteur d'une superstructure à moins que :

a) dans le cas d'une tonture, elle ne s'étende sur au moins 15 pour cent de la longueur du bâtiment, mesurée à partir de la perpendiculaire avant;

b) dans le cas de la hauteur d'une superstructure, la superstructure ne soit fermée et ne s'étende de l'étrave à un point situé à au moins 0,06 L en arrière de la perpendiculaire avant.

Correction pour la ligne de pont

7 (1) Si la position du bord supérieur de la ligne de pont est établie conformément à l'alinéa 2b) de l'annexe 3 au-dessus de celle établie par l'alinéa 2a) de cette annexe, est ajoutée au franc-bord de base la différence entre ces positions.

(2) Si la position du bord supérieur de la ligne de pont est établie conformément à l'alinéa 2b) de l'annexe 3 au-dessous de celle établie par l'alinéa 2a) de cette annexe, est retranchée du franc-bord de base la différence entre ces positions.

Francs-bords en eau douce

8 (1) Le franc-bord d'été applicable durant la saison d'été en eau douce est celui déterminé conformément aux articles 2 à 7.

(2) Le franc-bord de plein été applicable durant la saison de plein été en eau douce est déterminé par soustraction de y millimètres du franc-bord d'été, y étant égal au tirant d'eau d'été en mètres multiplié par 25.

(3) Le franc-bord intermédiaire applicable durant les saisons intermédiaires en eau douce est déterminé par addition de y millimètres au franc-bord d'été, y étant égal au tirant d'eau d'été en mètres multiplié par le quotient de 2 540 divisé par la valeur la plus élevée de 122 m ou L.

(4) Le franc-bord d'hiver applicable durant la saison d'hiver en eau douce est déterminé par addition de y millimètres au franc-bord d'été, y étant égal au tirant d'eau d'été en mètres multiplié par le quotient de 5 080 divisé par la valeur la plus élevée de 122 m ou L.

Salt Water Freeboards

9 (1) Salt water freeboards that are applicable to vessels that operate in salt water shall be determined by adding y millimetres to the corresponding fresh water freeboards where y is equal to the displacement in fresh water in tonnes at the summer load waterline divided by the product of 4.1 times the tonnes per centimetre immersion in fresh water at the summer load waterline.

(2) If the displacement in fresh water in tonnes at the summer load waterline cannot be determined, one forty-eighth of the summer draught shall be added to the corresponding fresh water freeboards.

Minimum Freeboard

10 Despite sections 8 and 9, the freeboard other than the open-hopper dredge freeboard shall not be less than 50 mm.

Open-hopper Dredges

11 (1) The dredging freeboard for open-hopper dredges shall be 62.5 per cent of the summer freeboard for a type B vessel or 150 mm, whichever is greater.

(2) The dredging freeboard for an open-hopper dredge is applicable only when

(a) the dredge is operating not more than 20 nautical miles from the mouth of a harbour of safe refuge;

(b) the height of waves in the area of operation is not more than 3 m or the wind velocity in the area is not more than 65 km per hour; and

(c) the dredge is carrying dredged material with a specific gravity that is not greater than the highest specific gravity of dredged material that the dredge is designed to dredge.

SOR/2013-235, ss. 25, 26(E), 27(F); SOR/2023-105, s. 10.

Francs-bords en eau salée

9 (1) Les francs-bords en eau salée applicables aux bâtiments qui se trouvent en eau salée sont déterminés par addition de y millimètres aux francs-bords en eau douce correspondants, y étant égal au déplacement en eau douce à la flottaison en charge d'été, en tonnes métriques, divisé par le produit de la multiplication de 4,1 et du nombre de tonnes métriques par centimètre d'immersion en eau douce à la flottaison en charge d'été.

(2) S'il est impossible de déterminer le déplacement en eau douce à la flottaison en charge d'été, en tonnes métriques, un quarante huitième du tirant d'eau d'été est ajouté aux francs-bords en eau douce correspondants.

Franc-bord minimal

10 Malgré les articles 8 et 9, le franc-bord, autre que le franc-bord d'une marie-salope, ne peut être inférieur à 50 mm.

Maries-salopes

11 (1) Le franc-bord de dragage d'une marie-salope correspond à 62,5 pour cent du franc-bord d'été pour un bâtiment du type B ou 150 mm, selon la plus élevée de ces valeurs.

(2) Le franc-bord de dragage d'une marie-salope n'est applicable que lorsque les conditions suivantes sont réunies :

a) la marie-salope est utilisée à 20 milles marins ou moins de l'entrée d'un havre de refuge;

b) les vagues dans le secteur d'utilisation sont d'une hauteur de 3 m ou moins ou la vitesse du vent dans ce secteur est de 65 km/h ou moins;

c) la marie-salope transporte des déblais de dragage d'une densité relative égale ou inférieure à la densité relative la plus élevée des déblais de dragage qu'elle peut draguer en fonction de sa conception.

DORS/2013-235, art. 25, 26(A) et 27(F); DORS/2023-105, art. 10.

SCHEDULE 3

(Paragraph 17(1)(d))

Load Line Marks — Diamond Load Lines

Interpretation

1 Words and expressions used in this Schedule and defined in section 1 of Schedule 1 have the same meaning as in that section.

Deck Line

2 The upper edge of the deck line shall

(a) pass through the point where the continuation outwards of the upper surface of the freeboard deck intersects the outer surface of the shell, as illustrated in Figure 1; or

(b) be placed above or below the position established in paragraph (a).

Load Line Diamond

3 (1) A right-angled diamond as illustrated in Figure 2 shall be marked amidships below the deck line on each side of the vessel.

(2) The diamond shall be

(a) marked with lines 25 mm wide with an outside diagonal measurement of 380 mm;

(b) intersected by a horizontal line that is 540 mm long and 25 mm wide and that has the midpoint of its upper edge coinciding with the midpoint of the diamond; and

(c) placed so that its centre is at a distance below the upper edge of the deck line equal to the summer freeboard referred to in subsection 8(1) of Schedule 2.

Load Lines

4 (1) Horizontal lines, to be known as fresh water load lines, indicating the assigned fresh water freeboards, shall be marked as illustrated in Figure 2. Each line shall

ANNEXE 3

(alinéa 17(1)d))

Marques de lignes de charge — lignes de charge (losange)

Définition et interprétation

1 Les termes et les expressions utilisés dans la présente annexe et définis à l'article 1 de l'annexe 1 s'entendent au sens de cet article.

Ligne de pont

2 Le bord supérieur de la ligne de pont doit, selon le cas :

a) passer par le point d'intersection du prolongement vers l'extérieur de la surface supérieure du pont de franc-bord avec la face extérieure du bordé, comme l'illustre la figure 1;

b) passer au-dessus ou au-dessous de la position établie à l'alinéa a).

Losange de la ligne de charge

3 (1) Un losange à angles droits, comme l'illustre la figure 2, est marqué au milieu du bâtiment, au-dessous de la ligne de pont, de chaque côté du bâtiment.

(2) Le losange doit :

a) être marqué par des bandes d'une largeur de 25 mm et sa diagonale extérieure être de 380 mm;

b) être coupé horizontalement par une bande d'une longueur de 540 mm et d'une largeur de 25 mm, le point médian de son bord supérieur coïncidant avec le centre du losange;

c) être disposé de telle façon que son centre se trouve à une distance sous le bord supérieur de la ligne de pont qui est égale au franc-bord d'été visé au paragraphe 8(1) de l'annexe 2.

Lignes de charge

4 (1) Des bandes horizontales, appelées les « lignes de charge en eau douce », qui indiquent les francs-bords en eau douce assignés sont marquées comme l'illustre la figure 2. Chaque bande est d'une longueur de 230 mm et

be 230 mm long and 25 mm wide and extend forward of and at right angles to a vertical line that is 25 mm wide.

(2) The vertical line referred to in subsection (1) shall be placed 660 mm forward of the vertical diagonal of the load line diamond.

(3) The midsummer fresh water load line shall be placed so that its upper edge marks the assigned midsummer fresh water freeboard and the letters "MS" shall be marked forward of this line.

(4) The summer fresh water load line shall be placed so that its upper edge marks the assigned summer fresh water freeboard and the letter "S" shall be marked forward of this line.

(5) The intermediate fresh water load line shall be placed so that its upper edge marks the assigned intermediate fresh water freeboard and the letter "I" shall be marked forward of this line.

(6) The winter fresh water load line shall be placed so that its upper edge marks the assigned winter fresh water freeboard and the letter "W" shall be marked forward of this line.

(7) If an open-hopper dredge has been assigned a dredging freeboard, the dredging fresh water load line shall be placed directly below the deck line so that its upper edge marks the assigned dredging fresh water freeboard and the letters "WD" shall be marked forward of this line.

(8) If a vessel has been assigned salt water freeboards, salt water load lines shall be marked as illustrated in Figure 2. Each line shall be 230 mm long and 25 mm wide, extend abaft the vertical line, be placed so that its upper edges mark the appropriate assigned salt water freeboards and be marked with letters in the same fashion as for the fresh water load lines but placed abaft the salt water load lines.

(9) If salt water load lines are marked, the letters "SW" shall be marked above these lines and the letters "FW" shall be marked above the fresh water load lines.

Details of Marking

5 All load line marks shall be permanently marked on both sides of the vessel in white or yellow on a dark background or in black on a light background.

d'une largeur de 25 mm et s'étend à l'avant et à la perpendiculaire d'une bande verticale d'une largeur de 25 mm.

(2) La bande verticale visée au paragraphe (1) est placée à 660 mm à l'avant de la diagonale verticale du losange de la ligne de charge.

(3) La ligne de charge de plein été en eau douce est placée de façon que son bord supérieur indique le franc-bord de plein été en eau douce assigné et les lettres « MS » sont marquées à l'avant de cette ligne.

(4) La ligne de charge d'été en eau douce est placée de façon que son bord supérieur indique le franc-bord d'été en eau douce assigné et la lettre « S » est marquée à l'avant de cette ligne.

(5) La ligne de charge de saison intermédiaire en eau douce est placée de façon que son bord supérieur indique le franc-bord de saison intermédiaire en eau douce assigné et la lettre « I » est marquée à l'avant de cette ligne.

(6) La ligne de charge d'hiver en eau douce doit être placée de façon que son bord supérieur indique le franc-bord d'hiver en eau douce assigné et la lettre « W » est marquée à l'avant de cette ligne.

(7) Dans le cas d'une marie-salope à laquelle a été assigné un franc-bord de dragage, la ligne de charge de dragage en eau douce est placée directement sous la ligne de pont de façon que son bord supérieur indique le franc-bord de dragage en eau douce assigné et les lettres « WD » sont marquées à l'avant de cette ligne.

(8) Dans le cas d'un bâtiment auquel ont été assignés des francs-bords en eau salée, des lignes de charge en eau salée sont marquées comme l'illustre la figure 2. Chaque bande est d'une longueur de 230 mm et d'une largeur de 25 mm, s'étend à l'arrière de la ligne verticale et est placée de façon que ses bords supérieurs indiquent les francs-bords en eau salée assignés appropriés et sont marquées au moyen de lettres comme pour les lignes de charge en eau douce, mais placées à l'arrière de ces lignes de charge en eau salée.

(9) Si des lignes de charge en eau salée sont marquées, les lettres « SW » sont marquées au-dessus de ces lignes et les lettres « FW » le sont au-dessus des lignes de charge en eau douce.

Détails de marquage

5 Toutes les marques de ligne de charge doivent être marquées de façon permanente sur les deux côtés du

bâtiment en blanc ou jaune sur fond sombre, ou en noir sur fond clair.

Figure 1

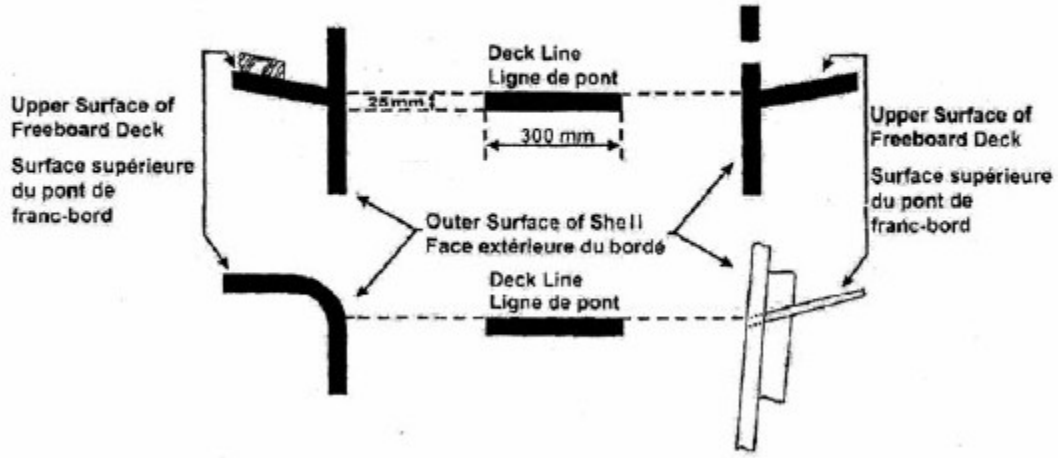
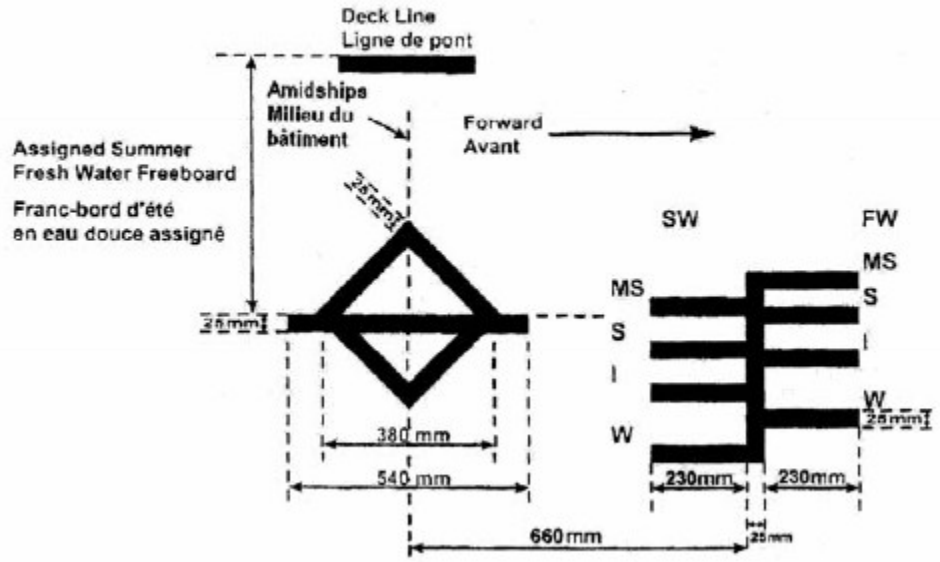
Figure 2