



LOI DE 2001 SUR LA MARINE MARCHANDE DU Canada
(LMMC 2001)

PROJET DE RÉFORME DE LA RÉGLEMENTATION

CONSULTATION PUBLIQUE

RÈGLEMENT SUR LES RESTRICTIONS À LA CONDUITE DES BATEAUX

CONSEIL CONSULTATIF MARITIME CANADIEN (CCMC)

DOCUMENT D'INFORMATION

Automne 2004

Veillez adresser vos observations à :
Diane Cosentino, Gestionnaire de projet
Réglementation et Affaires internationales
Transports Canada, Sécurité maritime
Tour C, Place de Ville
11^e étage, 330, rue Sparks
Ottawa (Ontario) K1A 0N8

Téléphone : (613) 949-3822
Télécopieur : (613) 991-5670
Courriel : cosentd@tc.gc.ca
Site Web : <http://www.cmac-ccmc.gc.ca>

SGDDI 895563

Document d'information destiné à susciter les observations et la discussion.



Transport
Canada

Transports
Canada

Canada



Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux
LMMC 2001 – Réforme de la réglementation – Phase 1 – Consultations
Document d'information – Réunions régionales et nationales du CCMC – Automne 2004

Autorité responsable

Le Directeur, Normes - Construction et Équipement, est responsable de ce document.

Approbation

James Brock (pour)

Directeur, Victor Santos-Pedro, Normes - Construction et Équipement

Date de signature : 27 août 2004



Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux
LMMC 2001 – Réforme de la réglementation – Phase 1 – Consultations
Document d'information – Réunions régionales et nationales du CCMC – Automne 2004

**RÈGLEMENT SUR LES RESTRICTIONS À LA CONDUITE DES BATEAUX
ET SEUILS DE RÉGLEMENTATION RECOMMANDÉS**

CONTEXTE

Lorsque le Bureau de la sécurité nautique (BSN) faisait partie du ministère des Pêches et des Océans (MPO), il a été convenu que seules des modifications administratives seraient apportées au *Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux* (RRCB) et que le seuil de réglementation de 15 TJB déjà en vigueur serait reproduit dans la nouvelle version du règlement pour faciliter la mise en vigueur de la LMMC 2001 d'ici 2006.

La position du BSN a été soumise aux consultations publiques à l'automne de 2003. La majorité des participants aux réunions du Conseil consultatif de la navigation de plaisance (CCNP), aux réunions régionales du CCMC et aux consultations communes de TC et du MPO ont dit que les modifications administratives proposées (voir à l'Annexe « A ») étaient satisfaisantes, mais ils ont recommandé que la nouvelle version du RRCB s'applique à tous les bâtiments, peu importe la taille. La plupart des participants ont toutefois mentionné que si un seuil de réglementation devait être retenu, ils préféreraient une longueur limite (24 mètres) à un tonnage limite. Durant la réunion de novembre 2003 du CCMC, les membres du Comité permanent de la navigation de plaisance ont fait écho aux recommandations formulées durant les rencontres régionales. Le président du Comité a accepté de considérer ce sujet avec soin et de remettre en question le seuil de réglementation de 15 TJB.

Après la réunion de novembre du CCMC, TC et les hauts fonctionnaires qui relevaient du MPO à ce moment ont convenu qu'il fallait obtenir de plus amples informations pour bien analyser la question. Les contributions et les rétroactions des réunions régionales du Bureau de la sécurité nautique, des Conseils consultatifs de la navigation de plaisance et des rencontres régionales et nationales du CCMC sont généralement contraires au maintien du seuil de réglementation de 15 TJB. Nous profitons de l'occasion pour remercier toutes les personnes qui se sont exprimées sur la question.

RÉUNION DU PRINTEMPS DE 2004 DU CCMC

La décision à prendre au sujet du seuil de réglementation n'était pas au programme des consultations du CCMC au printemps de 2004, et cela pour une bonne raison.

En effet, dans l'intervalle des consultations de novembre et du printemps du CCMC, la responsabilité de la politique relative aux embarcations de plaisance a été transférée du MPO à TC. De nombreux défis se sont présentés durant la transition et nous avons constaté qu'il faudrait attendre longtemps avant que la haute direction de TC soit bien renseignée sur le dossier et en mesure de prendre une décision au sujet des seuils de réglementation recommandés.



Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux
LMMC 2001 – Réforme de la réglementation – Phase I – Consultations
Document d'information – Réunions régionales et nationales du CCMC – Automne 2004

L'avocat de TC a été consulté durant la période de mise à jour et il a exprimé l'avis juridique suivant à la Sécurité maritime :

- En ce qui concerne la LMMC 2001 : le Parlement a autorisé la création de catégories de bâtiments au moyen de dispositions prises expressément à cette fin, mais l'alinéa 136(1)(g) et le paragraphe 136(2) [le RRCB doit être pris en vertu du paragraphe 136(2)] ne sont pas libellés expressément de manière à autoriser par ce règlement une discrimination entre des « catégorie de bâtiments ».
- L'application d'un seuil de réglementation par le RRCB devrait reposer sur une raison ou un raisonnement justifiable et énoncé à l'appui du but de la législation.
- L'intention présumée dans ce cas-ci, selon le paragraphe 136(2), est que le règlement doit s'appliquer à tous les bâtiments.

Par conséquent, pour établir un seuil de réglementation ou une discrimination entre des bâtiments, il serait nécessaire d'examiner les dispositions du règlement au cas par cas et il faudrait que le seuil de réglementation ou la discrimination repose sur une raison ou un raisonnement justifiable et énoncé à l'appui du but de la législation.

Cet avis juridique vaut également pour le paragraphe 120(1) (partie IV), qui crée expressément le pouvoir de prendre un règlement relativement à la sécurité des bâtiments ou catégories de bâtiments, sauf à l'alinéa 120(1)(k), qui vise uniquement les bâtiments et non pas des « bâtiments ou catégories de bâtiments ». L'alinéa 120(1)(k) pourrait être utilisé de manière à appliquer des restrictions à la navigation, y compris la conduite des embarcations de plaisance, sous le régime du « Règlement sur la navigation maritime » nouvellement proposé. Ici encore, il serait possible d'appliquer un seuil de réglementation, mais il faudrait qu'il repose sur une raison ou un raisonnement justifiable et énoncé de manière que cette discrimination soit établie à l'appui du but de la législation.

Compte tenu de ce qui précède :

- (1) Lorsque la LMMC 2001 entrera en vigueur, le RRCB sera appliqué à tous les bâtiments - embarcations de plaisance et autres - de n'importe quelle taille.
- (2) La Sécurité maritime procédera à la modification du RRCB en vue de la mise en vigueur de la LMMC 2001 et elle le fera tel que prévu à l'origine sauf en ce qui concerne le seuil de réglementation.
- (3) La Sécurité maritime prendra en considération la portée du nouveau RRCB dans le cadre de la réforme de la réglementation, et elle examinera les pouvoirs conférés par les parties IV et V à l'égard des restrictions à la navigation durant la phase II de la réforme de la réglementation.



Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux
LMMC 2001 – Réforme de la réglementation – Phase 1 – Consultations
Document d'information – Réunions régionales et nationales du CCMC – Automne 2004

ANNEXE «A»

(1) Restrictions d'âge

Le RRCB actuel établit la limite de puissance motrice pour les embarcations pouvant être conduites par une personne de moins de 16 ans, ainsi que l'âge minimum requis pour conduire une motomarine.

Les dispositions de restriction d'âge se trouvent maintenant dans la partie 10 de la LMMC 2001 (paragraphe 207(1)b)), tandis que le pouvoir d'imposer des restrictions à la navigation est énoncé à la partie 5 de la LMMC 2001.

Il est recommandé, à des fins d'uniformisation et de clarté, d'éliminer toutes les dispositions du RRCB traitant des restrictions d'âge et de les transférer textuellement à un autre règlement (p. ex., *Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance*), ou à un règlement entièrement nouveau. De plus, pour maintenir le statu quo, c'est-à-dire pour que le RRCB s'applique aux bateaux d'une jauge brute maximale de 15 tonneaux, la restriction d'âge se limiterait aux bateaux de moins de 15 tonneaux. Cette situation ne correspond pas aux objectifs visés par les restrictions d'âge.

(2) Limite de vitesse universelle à proximité des rives

Le paragraphe 6 (5.2) du règlement actuel interdit de conduire un bâtiment à propulsion mécanique à une vitesse supérieure à 10 km/h à moins de 30 m de la rive dans les eaux intérieures du Canada situées en Ontario, au Manitoba, en Saskatchewan, en Alberta ou en Colombie-Britannique. Le libellé de cette disposition ne correspond pas à l'esprit des restrictions et devrait être reformulé pour indiquer que l'interdiction s'applique à la conduite d'un bâtiment à propulsion mécanique dans les eaux situées en Ontario, au Manitoba, en Saskatchewan ou en Alberta, ou dans les eaux intérieures de la Colombie-Britannique.

La LMMC 2001 ne définit pas l'expression « eaux intérieures », Bien que la *Loi sur les océans* et la *Loi d'interprétation* comportent des définitions des « eaux internes » et « eaux intérieures », ces définitions ne semblent pas convenir à l'objet du RRCB.

Il est recommandé d'envisager de retenir la définition actuelle de la LMMC, mais en supprimant la mention « eaux douces ». La formulation d'une définition pertinente exigera des discussions plus poussées.



Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux
LMMC 2001 – Réforme de la réglementation – Phase 1 – Consultations
Document d'information – Réunions régionales et nationales du CCMC – Automne 2004

(3) Régate, défilé ou course de bateaux

Le paragraphe 7(1) du RRCB s'applique seulement aux régates, aux défilés ou aux courses de bateaux.

7(1) Nul ne peut organiser une régate, un défilé ou une course de bateaux dans les eaux décrites à l'annexe VI s'il n'est pas titulaire d'un permis délivré conformément au paragraphe 8(2).

Cette disposition pourrait ne plus convenir compte tenu des types d'événements et d'activités nautiques se déroulant dans les eaux canadiennes.

L'alinéa 136(1)g de la partie 5 de la LMMC 2001 permet au gouverneur en conseil d'établir des règlements relatifs à la sécurité des personnes dans les eaux canadiennes pour les activités ou événements sportifs, récréatifs ou publics.

136(1) Le gouverneur en conseil peut par règlement, sur recommandation du ministre :

g) régir la sécurité des personnes sur les eaux canadiennes pour les activités ou événements sportifs, récréatifs ou publics;

Il est recommandé que le paragraphe 7(1) et toutes les autres dispositions du Règlement actuel faisant mention d'une régate, d'un défilé ou d'une course de bateaux soient modifiés pour reprendre le libellé de l'alinéa 136(1)g de la LMMC 2001.

(4) Radeau fluvial commercial

Toute mention de radeau fluvial commercial sera retranchée du Règlement actuel. Transports Canada adopte un règlement qui engloberait l'exploitation d'un radeau fluvial commercial, et applique déjà ses propres normes (TP 8643), ce qui rend ces dispositions inutiles.

Il est recommandé de supprimer du RRCB toutes les dispositions faisant mention d'un « radeau fluvial commercial » dans le cadre de la réforme de la réglementation de la LMMC 2001.

(5) Autorisations

Aucun changement n'est recommandé quant à l'esprit et au fond de l'article 8 (1.1) du Règlement actuel. On estime que sa formulation est cependant trop verbeuse et plutôt lourde.

Il est recommandé de reformuler cet article pour le rendre plus clair.



Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux
LMMC 2001 – Réforme de la réglementation – Phase 1 – Consultations
Document d'information – Réunions régionales et nationales du CCMC – Automne 2004

(6) Dispositions d'application

L'article 11 et les paragraphes 12(1) et 13(1) et (2) seront modifiés pour les rendre conformes aux pouvoirs d'application énoncés à l'article 135 de la LMMC 2001. Cette reformulation ne devrait pas modifier les pouvoirs d'application établis.

135(1) Le ministre peut désigner une personne, individuellement ou au titre de son appartenance à une catégorie, pour le contrôle d'application de la présente partie.

(2) La personne visée au paragraphe (1) qui a des motifs raisonnables de croire qu'un bâtiment ou une personne à son bord a commis ou est sur le point de commettre une infraction à la présente partie peut immobiliser le bâtiment, y monter à bord et prendre toute mesure utile au maintien de la sécurité publique et à la protection de l'intérêt public.

Les articles 14 et 15 du Règlement actuel seront abrogés. L'article 14 (a) peut être mal interprété comme étant un signal donné sous la Règle 34 d) du *Règlement sur les abordages*. L'article 15 mentionne l'article 13, qui sera modifié pour le rendre conforme aux pouvoirs d'application énoncés à l'article 135 de la LMMC 2001 et à l'article 14 qui sera abrogé.

Règlement sur les abordages - Règle 34
Signaux de manoeuvre et signaux d'avertissement--International

d) Lorsque deux navires en vue l'un de l'autre s'approchent l'un de l'autre et que, pour une raison quelconque, l'un d'eux ne comprend pas les intentions ou les manoeuvres de l'autre, ou se demande si l'autre navire prend les mesures suffisantes pour éviter l'abordage, le navire qui a des doutes les exprime immédiatement en émettant au sifflet une série rapide d'au moins cinq sons brefs. Ce signal peut être complété par un signal lumineux d'au moins cinq éclats brefs et rapides.

Les dispositions de l'article 15 sont déjà visées par l'alinéa 138. (1) j) de la LMMC 2001 :

138. (1) Commet une infraction la personne ou le bâtiment qui contrevient :

j) à toute disposition d'un règlement d'application de la présente partie.

Il est recommandé de modifier l'article 11 et les paragraphes 12(1) et 13(1) et (2) afin de les rendre conformes aux pouvoirs d'application énoncés aux articles 135 et 138 de la partie 5 de la LMMC 2001, et d'abroger les articles 14 et 15.



Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux
LMMC 2001 – Réforme de la réglementation – Phase 1 – Consultations
Document d'information – Réunions régionales et nationales du CCMC – Automne 2004

(7) Sanctions

Le paragraphe 16(1) du Règlement actuel sera abrogé, car l'alinéa 138(1)j) et le paragraphe 138(2) de la LMMC 2001 traitent déjà des infractions et des sanctions.

138(2) L'auteur d'une infraction visée au paragraphe (1) encourt, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de 100 000 \$ et un emprisonnement maximal d'un an, ou les deux peines.

Il est recommandé de supprimer le paragraphe 16(1).

(8) Modifications Futures

Après l'achèvement de la phase I d'élaboration du RRCB et l'entrée en vigueur de la LMMC 2001, l'équipe de projet a l'intention d'envisager l'élaboration d'autres modifications, par exemple la remorque d'une personne sur des skis nautiques lorsqu'il y a une limite de vitesse à proximité des rives, la modification de l'article 10 sur la responsabilité à l'égard des écriteaux autorisés, et autres questions ou préoccupations éventuelles.