



*LOI DE 2001 SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA
(LMMC 2001)*

PROJET DE RÉFORME DE LA RÉGLEMENTATION

CONSULTATION PUBLIQUE

***RÈGLEMENT SUR LES SANCTIONS
ADMINISTRATIVES PÉCUNIAIRES***

CONSEIL CONSULTATIF MARITIME CANADIEN (CCMC)

DOCUMENT DE TRAVAIL

Automne 2004

Veillez envoyer vos commentaires à :
Arthur Graham, Gestionnaire de projets
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) 998-8207
Télécopieur : (613) 991-5670
Courriel : grahama@tc.gc.ca
Site web : <http://www.cmac-ccmc.gc.ca>

SGDDI 851490

Ce document d'information a été préparé à des fins de discussion.





Règlement sur les Sanctions Administratives Pécuniaires

*LMMC 2001 – Projet de réforme de la réglementation – Étape 1 – Consultations
Document d'information pour les réunions régionales et nationales du CCMC – Automne 2004*

Autorité responsable

Le directeur, Réglementation et Affaires internationales, est responsable de ce document.

Approbation

William Nash

Directeur, Réglementation et Affaires internationales

Date de signature: 24/août/2004



Règlement sur les Sanctions Administratives Pécuniaires

*LMMC 2001 – Projet de réforme de la réglementation – Étape 1 – Consultations
Document d'information pour les réunions régionales et nationales du CCMC – Automne 2004*

INTRODUCTION

La LMMC 2001, partie 11, prévoit de nouveaux instruments pour la promotion de la conformité à la loi. L'article 229 autorise le Ministre à conclure une transaction en vue de l'observation ou de prélever une sanction administrative pécuniaire (SAP). Ces dernières existent depuis un certain temps dans d'autres programmes réglementaires, mais sont nouvelles pour la sécurité maritime. Par exemple, l'Aviation civile utilise les sanctions administratives pécuniaires depuis les années 1980. Les nouveaux instruments s'ajoutent aux approches existantes; par exemple, le Ministre peut choisir de poursuivre en justice en raison d'une contravention à la loi ou aux règlements au lieu d'utiliser les procédures de l'article 229.

Ce document établit une proposition initiale afin de décider à quel endroit il faut utiliser les différents pouvoirs accordés par la loi.

CONTEXTE

Lors de la rédaction de la LMMC 2001, il y a eu de longues consultations sur les options pour les mécanismes d'application, y compris les poursuites par procédures sommaires en vertu du *Code criminel*, les contraventions en vertu de la *Loi sur les contraventions* et les sanctions administratives pécuniaires (SAP). Dès le début, l'objectif était d'éviter le recours aux procédures du *Code criminel*, conformément à la politique du gouvernement et à la tendance prédominante des programmes réglementaires.

La LMMC 2001 a été rédigée de façon à donner force de loi, aussi clairement que possible, à la division des responsabilités entre Transports Canada (TC) et Pêches et Océans Canada (MPO), tel que prévu lors de la préparation du projet de loi. La responsabilité de l'application devait suivre la division de la responsabilité des politiques.

Le 12 décembre 2003, le gouvernement a décidé de transférer du MPO à TC la responsabilité des politiques pour la réglementation des embarcations de plaisance et d'autres questions de sécurité maritime. La décision de regrouper les responsabilités pour la sécurité maritime et de les confier à TC, ainsi que les modifications de la loi pour donner force de loi à la décision, exige que nous visitons à nouveau les questions d'application en vertu de la LMMC 2001.

TC a publié un document de travail sur les SAP en septembre 2003. Il a été discuté lors de la réunion d'automne du CCMC et les intervenants ont depuis envoyé d'autres commentaires à TC.



Règlement sur les Sanctions Administratives Pécuniaires

*LMMC 2001 – Projet de réforme de la réglementation – Étape 1 – Consultations
Document d'information pour les réunions régionales et nationales du CCMC – Automne 2004*

RÉTROACTION DES CONSULTATIONS JUSQU'À MAINTENANT

Préoccupations générales

Certains intervenants ne sont pas en faveur du mécanisme des SAP. Les plaisanciers sont contre le fait que les embarcations de plaisance et les bâtiments autres que les embarcations de plaisance soient traités différemment. Ils proposent que tous les petits bâtiments (de moins de 24 m de longueur) fassent l'objet de règles communes, d'une application commune et de sanctions communes, au moyen de poursuites en vertu du *Code criminel* et de la *Loi sur les contraventions*.

Niveaux de sanction

Les personnes par rapport aux entreprises : Le dossier de l'automne 2003 proposait différents niveaux de sanction maximums pour les personnes, d'un côté, et les bâtiments et entreprises de l'autre; il y avait une différence de 1:5 (arrondi d'entre 1:4 et 1:5). Plusieurs intervenants ont émis l'opinion qu'il ne devrait pas avoir de différence institutionnalisée entre les personnes et les entreprises, mais certains étaient d'accord avec la proposition que les entreprises aient un niveau de sanction quatre à cinq fois plus élevé que les personnes. La différence de 1:5 correspond à l'approche de la *Loi sur l'aéronautique*. Toutefois, dans ce cas, le ratio est actuellement dans la loi, alors qu'il n'y a aucune mention dans la LMMC 2001 d'une différence entre les personnes et les entreprises.

Dispositions désignées

Certains intervenants ont proposé que les infractions qui sont, en vertu de la loi, commises « délibérément », « dans le dessin de » ou « sciemment » devrait être réglées devant les tribunaux et non par des mesures administratives. Les exemples sont les suivants : 23a), 23b), 23d), 23e), 57(4), 82(3), 117 et 223.

Il a aussi été suggéré que les dispositions de protection de l'environnement sont trop sensibles pour être définies par des sanctions administratives; elles attirent trop de publicité et sont souvent très techniques, ce qui nécessite le témoignage d'experts.

Certaines des sanctions proposées dans le document de travail de 2003 ont été critiquées parce qu'elles ne correspondaient pas à la gravité des infractions, notamment les paragraphes 16(3), 17(2), 46(2), 57(1), 57(4) et 58(2).



Règlement sur les Sanctions Administratives Pécuniaires

*LMC 2001 – Projet de réforme de la réglementation – Étape 1 – Consultations
Document d'information pour les réunions régionales et nationales du CCMC – Automne 2004*

Mesures des documents maritimes canadiens (DMC)

On a soulevé des préoccupations à propos du concept de la suspension des DMC pour les violations multiples, on a suggéré que cela devrait signifier les violations qui ont été prouvées devant les tribunaux.

Problèmes de mise en œuvre

On a mis l'accent sur les mesures positives : l'éducation et le fait de donner aux gens une occasion de se conformer. Plusieurs préoccupations ont été exprimées à propos de la difficulté d'assurer une couverture d'inspection adéquate, et de la capacité de la Sécurité maritime de Transports Canada de se charger de la mise en œuvre. Les intervenants ont aussi souligné le défi de s'assurer que les personnes sur le terrain seront convenablement formées pour leurs responsabilités.

Certaines préoccupations ont été exprimées à propos de la discrimination potentielle lors de l'utilisation de contravention et de SAP. En général, les personnes étaient préoccupées à propos de la prise de décision lors du choix parmi les solutions initiales : counselling, PCV, SAP.

L'industrie a indiqué qu'elle préfère que les SAP soient fixées par le directeur régional plutôt que par l'inspecteur de premier niveau, même s'il y a des questions quant à savoir si n'importe quel officier de TC serait complètement neutre.

Certains s'inquiètent du fait qu'il faut assurer la conformité à l'échelle du pays. Les intervenants attendent avec impatience de voir les sanctions proposées pour la réglementation.

Les intervenants ont dit qu'il doit être clair quelle information sur l'application sera retenue et pendant combien de temps. Plus précisément, ils affirment qu'une conclusion quant à la faute devrait nécessairement se produire avant qu'un incident puisse être compté parmi les infractions multiples.

Le choix entre la mesure administrative et les poursuites devrait être couvert, clairement et en détail, par la politique de conformité.

Il doit y avoir un processus rapide pour garantir la sûreté des navires étrangers; l'industrie aimerait qu'on l'assure que les garanties de P et I seront acceptées.

Une question qui a été soulevée est le recours pour les plaintes non fondées, une autre est le recours pour les plaintes lorsque l'administration n'a pas fait de suivi.



Règlement sur les Sanctions Administratives Pécuniaires

*LMMC 2001 – Projet de réforme de la réglementation – Étape 1 – Consultations
Document d'information pour les réunions régionales et nationales du CCMC – Automne 2004*

Prochaines étapes

Les intervenants sont intéressés à continuer de contribuer au fur et à mesure que les manuels de procédures sont élaborés.

SITUATION ACTUELLE

Transports Canada travaille dans le but de résoudre la question législative découlant du transfert de responsabilité du MPO (Garde côtière canadienne) et de rédiger les modifications législatives nécessaires pour la LMMC 2001. En même temps, nous continuons d'accueillir la rétroaction des intervenants sur les questions déjà soulevées lors des consultations et sur d'autres questions. Le Ministère va de l'avant avec la rédaction d'une ébauche du Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires basée sur la proposition mise de l'avant à l'automne 2003 et la rétroaction reçue jusqu'à maintenant. Nous sommes maintenant en position de rédiger un règlement traitant seulement des infractions à la Loi et de le publier dans la partie 1 de la Gazette du Canada. Toutefois, cela sera suspendu en attendant la finalisation des modifications nécessaires à la LMMC 2001 pour refléter la nouvelle responsabilité générale de la sécurité maritime liée aux bâtiments.

De plus, un examen des règlements de la LMMC 2001 qui seront proposés aux fins d'inclusion en vertu de la *Loi sur les contraventions* pourrait être utilisé par les organismes d'application, le cas échéant.

Le Ministère résoudra les questions législatives en suspens susmentionnées, et mettra de l'avant une nouvelle demande de discussion à la réunion du printemps 2005 du CCMC.