

Canada Gazette



Gazette du Canada

Part II

Partie II

OTTAWA, FRIDAY, FEBRUARY 5, 2010

OTTAWA, LE VENDREDI 5 FÉVRIER 2010

Registration
SOR/2010-15 January 26, 2010

Enregistrement
DORS/2010-15 Le 26 janvier 2010

CONTRAVENTIONS ACT

LOI SUR LES CONTRAVENTIONS

Regulations Amending the Contraventions Regulations

Règlement modifiant le Règlement sur les contraventions

P.C. 2010-92 January 26, 2010

C.P. 2010-92 Le 26 janvier 2010

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Justice, pursuant to section 8^a of the *Contraventions Act*^b, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Contraventions Regulations*.

Sur recommandation du ministre de la Justice et en vertu de l'article 8^a de la *Loi sur les contraventions*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les contraventions*, ci-après.

REGULATIONS AMENDING THE CONTRAVENTIONS REGULATIONS

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES CONTRAVENTIONS

AMENDMENTS

MODIFICATIONS

1. Part I of Schedule I.1 to the *Contraventions Regulations*¹ is replaced by the following:

1. La partie I de l'annexe I.1 du *Règlement sur les contraventions*¹ est remplacée par ce qui suit :

PART I

PARTIE I

CANADA SHIPPING ACT, 2001

LOI DE 2001 SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

Item	Provision of <i>Canada Shipping Act, 2001</i>	Column II Short-Form Description	Column III Fine (\$)
1.	129(1)	Failing to report running down, movement, damaging or destruction of aid to navigation	500

Article	Disposition de la <i>Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada</i>	Colonne II Description abrégée	Colonne III Amende (\$)
1.	129(1)	Ne pas informer du renversement, du déplacement, de l'endommagement ou de la destruction d'une aide à la navigation	500

^a S.C. 1996, c. 7, s. 4

^b S.C. 1992, c. 47

¹ SOR/96-313

^a L.C. 1996, ch. 7, art. 4

^b L.C. 1992, ch. 47

¹ DORS/96-313

PART I — *Continued*

CANADA SHIPPING ACT, 2001 — *Continued*

Item	Column I Provision of <i>Canada Shipping Act, 2001</i>	Column II Short-Form Description	Column III Fine (\$)
2.	129(2)	Failing to report uncharted hazard to navigation or missing, out of position or malfunctioning aid to navigation	500
3.	148(b)	Failing, after a collision, to give name of vessel or name and address of authorized representative to master or person in charge of other vessel	250
4.	155(1)(a)	(a) Failing to report possession of wreck to receiver of wreck when owner of wreck unknown (b) Failing to provide information or documents requested by receiver of wreck	400 400
5.	155(1)(b)	Failing to take measures directed by receiver of wreck	400
6.	157	(a) Possessing unreported wreck (b) Concealing unreported wreck (c) Destroying unreported wreck (d) Selling unreported wreck	400 400 400 400
7.	187	Discharging a prescribed pollutant	250
8.	196(5)(a)	Failing to give officer or inspector reasonable assistance — owner, person in charge or person on board pleasure craft	250
9.	196(5)(b)	Failing to produce document or information to officer or inspector — Owner, person in charge or person on board pleasure craft	250
10.	197(2)	Selling pleasure craft in the course of a commercial enterprise without required plate or label	500
11.	198(2)	Failing to give officer or inspector reasonable assistance — importer, manufacturer or vendor of pleasure craft or owner or person in charge of place where pleasure craft is located	500
12.	198(2)	Failing to produce document or information to officer or inspector — importer, manufacturer or vendor of pleasure craft or owner or person in charge of place where pleasure craft is located	500
13.	202(1)	(a) Operating unlicensed pleasure craft — owner (b) Permitting operation of unlicensed pleasure craft — owner	250 250

PARTIE I (*suite*)

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

Article	Colonne I Disposition de la <i>Loi de 2001</i> sur la marine marchande du Canada	Colonne II Description abrégée	Colonne III Amende (\$)
2.	129(2)	Ne pas informer de l'absence, du déplacement ou du mauvais fonctionnement d'une aide à la navigation, ou de l'existence d'un danger pour la navigation non indiqué sur les cartes marines	500
3.	148(b)	Après un abordage, ne pas donner au capitaine ou à la personne ayant la direction de l'autre bâtiment le nom de son propre bâtiment et les nom et adresse de son représentant autorisé	250
4.	155(1)(a)	a) Ne pas faire rapport au receveur d'épaves de la prise de possession d'une épave dont le propriétaire est inconnu b) Ne pas fournir les documents ou renseignements exigés par le receveur d'épaves	400 400
5.	155(1)(b)	Ne pas prendre les mesures ordonnées par le receveur d'épaves	400
6.	157	a) Avoir en sa possession une épave b) Cacher une épave c) Détruire une épave d) Aliéner une épave	400 400 400 400
7.	187	Rejeter un polluant précisé par les règlements	250
8.	196(5)(a)	Ne pas accorder à l'inspecteur ou à l'agent de l'autorité toute l'assistance possible — propriétaire, responsable de l'embarcation ou personne à bord	250
9.	196(5)(b)	Ne pas fournir à l'inspecteur ou à l'agent de l'autorité les documents ou renseignements exigés — propriétaire, responsable de l'embarcation ou personne à bord	250
10.	197(2)	Vendre une embarcation de plaisance, dans le cadre d'une entreprise commerciale, sans la plaque ou l'étiquette exigée	500
11.	198(2)	Ne pas accorder à l'inspecteur ou à l'agent de l'autorité toute l'assistance possible — importateur, fabricant, vendeur d'embarcations de plaisance ou, propriétaire ou responsable du lieu faisant l'objet de la visite	500
12.	198(2)	Ne pas fournir à l'inspecteur ou à l'agent de l'autorité les documents ou renseignements exigés — importateur, fabricant, vendeur d'embarcations de plaisance ou, propriétaire ou responsable du lieu faisant l'objet de la visite	500
13.	202(1)	a) Utiliser une embarcation de plaisance sans permis — propriétaire b) Permettre l'utilisation d'une embarcation de plaisance sans permis — propriétaire	250 250

PART I — *Continued*

CANADA SHIPPING ACT, 2001 — *Continued*

Item	Provision of <i>Canada Shipping Act, 2001</i>	Short-Form Description	Fine (\$)
14.	202(2)	(a) Operating pleasure craft without transferring licence — new owner	250
		(b) Permitting operation of pleasure craft without transferring licence — new owner	250
15.	204	(a) Operating licensed pleasure craft on which licence number not marked and maintained in the specified form and manner	100
		(b) Permitting operation of licensed pleasure craft on which licence number not marked and maintained in the specified form and manner	100
16.	205	(a) Defacing licence number on pleasure craft	250
		(b) Altering licence number on pleasure craft	250
		(c) Concealing licence number on pleasure craft	250
		(d) Removing licence number on pleasure craft	250

2. Part I.1 of Schedule I.1 to the Regulations is repealed.

3. The portion of items 1 to 11 in Part I.2 of Schedule I.1 to the Regulations in Column III is replaced by the following:

Item	Fine (\$)
1.	200
2.	200
3.	200
4.	200
5.	200
6.	200
7.	200
8.	250
9.	250
10(a)	250
10(b)	250
10(c)	250
10(d)	250
11.	250

PARTIE I (*suite*)

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

Article	Disposition de la <i>Loi de 2001</i> sur la marine marchande du Canada	Description abrégée	Amende (\$)
14.	202(2)	a) Utiliser une embarcation de plaisance sans transfert du permis — nouveau propriétaire	250
		b) Permettre l'utilisation d'une embarcation de plaisance sans transfert du permis — nouveau propriétaire	250
15.	204	a) Utiliser une embarcation de plaisance sans que le numéro de permis ne soit marqué et maintenu selon les modalités fixées	100
		b) Permettre l'utilisation d'une embarcation de plaisance sans que le numéro de permis ne soit marqué et maintenu selon les modalités fixées	100
16.	205	a) Détériorer le numéro de permis marqué sur une embarcation de plaisance	250
		b) Modifier le numéro de permis marqué sur une embarcation de plaisance	250
		c) Cacher le numéro de permis marqué sur une embarcation de plaisance	250
		d) Enlever le numéro de permis marqué sur une embarcation de plaisance	250

2. La partie I.1 de l'annexe I.1 du même règlement est abrogée.

3. La passage des articles 1 à 11 de la partie I.2 de l'annexe I.1 du même règlement figurant dans la colonne III est remplacé par ce qui suit :

Article	Amende (\$)
1.	200
2.	200
3.	200
4.	200
5.	200
6.	200
7.	200
8.	250
9.	250
10a)	250
10b)	250
10c)	250
10d)	250
11.	250

4. Part I.2 of Schedule I.1 to the Regulations is amended by adding the following after item 9:

	Column I	Column II	Column III
Item	Provision of Vessel Operation Restriction Regulations	Short-Form Description	Fine (\$)
9.1	7	Failing to remove unauthorized sign	250
9.2	8(1)	Failing to ensure sign is in proper form	250
9.3	10(a)	Removing authorized sign	250

5. Part I.2 of Schedule I.1 to the Regulations is amended by adding the following after item 11:

	Column I	Column II	Column III
Item	Provision of Vessel Operation Restriction Regulations	Short-Form Description	Fine (\$)
11.1	11(1)	Holding event or activity in prescribed waters that interferes with safe and efficient navigation	250
11.2	11(2)	Holding event or activity in prescribed waters without permit	500
11.3	11(3)	Holding event or activity during which speed limit exceeded in prescribed waters without permit	500
11.4	14(1)	Anchoring in False Creek without permit longer than 8 hours during day or outside permitted hours	250
11.5	15(1)	Operating vessel in an unsafe manner	500
11.6	15(2)	Operating vessel in a manner that interferes with an event or activity	250

6. Items 66 to 67 in Part II of Schedule I.1 to the Regulations are repealed.

7. (1) Item 71(a) in Part II of Schedule I.1 to the Regulations is repealed.

(2) Item 71(c) in Part II of Schedule I.1 to the Regulations is repealed.

8. Items 72(a) to (c) in Part II of Schedule I.1 to the Regulations are repealed.

9. Part III of Schedule I.1 to the Regulations is replaced with the following:

4. La partie I.2 de l'annexe I.1 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 9, de ce qui suit :

	Colonne I	Colonne II	Colonne III
Article	Disposition du Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments	Description abrégée	Amende (\$)
9.1	7	Ne pas enlever une pancarte non autorisée	250
9.2	8(1)	Installer une pancarte non conforme	250
9.3	10(a)	Enlever une pancarte autorisée	250

5. La partie I.2 de l'annexe I.1 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 11, de ce qui suit :

	Colonne I	Colonne II	Colonne III
Article	Disposition du Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments	Description abrégée	Amende (\$)
11.1	11(1)	Tenir une activité ou un événement dans des eaux indiquées qui entrave indûment la navigation sécuritaire et efficace	250
11.2	11(2)	Tenir une activité ou un événement sans permis dans des eaux indiquées	500
11.3	11(3)	Tenir une activité ou un événement au cours duquel des bâtiments sont utilisés dans des eaux indiquées, à une vitesse supérieure à la vitesse maximale, sans permis	500
11.4	14(1)	Mouiller dans la baie de False Creek sans permis pour plus de 8 heures pendant la journée ou en dehors des heures prévues	250
11.5	15(1)	Utiliser un bâtiment de façon non sécuritaire	500
11.6	15(2)	Utiliser un bâtiment de manière à gêner une activité ou un événement	250

6. Les articles 66 à 67 de la partie II de l'annexe I.1 du même règlement sont abrogés.

7. (1) L'article 71(a) de la partie II de l'annexe I.1 du même règlement est abrogé.

(2) L'article 71(c) de la partie II de l'annexe I.1 du même règlement est abrogé.

8. Les alinéas 72(a) à (c) de la partie II de l'annexe I.1 du même règlement sont abrogés.

9. La partie III de l'annexe I.1 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

PART III

COLLISION REGULATIONS

Item	Column I Rule of Schedule 1 to <i>Collision Regulations</i>	Column II Short-Form Description	Column III Fine (\$)
1.	20(b)	(a) Exhibiting, from sunset to sunrise, light that can be mistaken for prescribed lights (b) Exhibiting, from sunset to sunrise, light that impairs visibility or distinctive character of prescribed lights (c) Exhibiting, from sunset to sunrise, light that interferes with keeping of proper look-out	150 150 150
2.	23(a)(i)	Failing to exhibit masthead light forward on power-driven vessel underway	150
3.	23(a)(iii)	Failing to exhibit sidelights on power-driven vessel underway	150
4.	23(a)(iv)	Failing to exhibit sternlight on power-driven vessel underway	150
5.	25(a)(i)	Failing to exhibit sidelights on sailing vessel underway	150
6.	25(a)(ii)	Failing to exhibit sternlight on sailing vessel underway	150
7.	25(c)	Exhibiting red and green all-round lights in a vertical line in conjunction with a combined lantern on sailing vessel	150
8.	25(e)	Failing to exhibit forward conical shape, apex downward on vessel under sail also propelled by machinery	150
9.	27(e)(i)	Failing to exhibit, during diving operations, three all-round lights in vertical line in prescribed manner	150
10.	27(e)(ii)	Failing to exhibit, during diving operations, rigid replica of International Code flag "A", visible all-round, in prescribed manner	150
11.	30(a)(i)	Failing to exhibit, at anchor, all-round white light or one ball where it can best be seen in fore part	150
12.	30(a)(ii)	Failing to exhibit, at anchor, all-round white light at or near stern in prescribed manner	150
13.	33(a)	(a) Failing to have prescribed whistle — vessel 12 m or more (b) Failing to have prescribed bell or other equipment having the same sound characteristics — vessel 20 m or more	150 150
14.	33(b)	Failing to have whistle or efficient sound signal — vessel less than 12 m	150

PARTIE III

RÈGLEMENT SUR LES ABORDAGES

Article	Colonne I Règle de l'annexe 1 du <i>Règlement sur les abordages</i>	Colonne II Description abrégée	Colonne III Amende (\$)
1.	20b)	a) Montrer, entre le coucher et le lever du soleil, un feu qui peut être confondu avec les feux prescrits b) Montrer, entre le coucher et le lever du soleil, un feu qui gêne la visibilité ou le caractère distinctif de feux prescrits c) Montrer, entre le coucher et le lever du soleil, un feu qui empêche l'exercice d'une veille satisfaisante	150 150 150
2.	23a)(i)	Ne pas montrer un feu de tête de mât à l'avant d'un bâtiment à propulsion mécanique faisant route	150
3.	23a)(iii)	Ne pas montrer des feux de côté sur un bâtiment à propulsion mécanique faisant route	150
4.	23a)(iv)	Ne pas montrer un feu de poupe sur un bâtiment à propulsion mécanique faisant route	150
5.	25a)(i)	Ne pas montrer des feux de côté sur un bâtiment à voile faisant route	150
6.	25a)(ii)	Ne pas montrer un feu de poupe sur un bâtiment à voile faisant route	150
7.	25c)	Montrer des feux rouge et vert superposés visibles sur tout l'horizon en même temps qu'un fanal combiné sur un bâtiment à voile	150
8.	25e)	Ne pas montrer à l'avant une marque de forme conique, la pointe en bas, sur un bâtiment faisant route simultanément à la voile et au moyen d'un appareil propulsif	150
9.	27e)(i)	Ne pas montrer trois feux superposés, visibles sur tout l'horizon, de la manière prescrite pendant des opérations de plongée	150
10.	27e)(ii)	Ne pas montrer la reproduction rigide du pavillon « A » du Code international de signaux, visible sur tout l'horizon, de la manière prescrite pendant des opérations de plongée	150
11.	30a)(i)	Au mouillage, ne pas montrer à l'endroit le plus visible à l'avant, un feu blanc visible sur tout l'horizon ou une boule	150
12.	30a)(ii)	Au mouillage, ne pas montrer à l'endroit le plus visible à l'arrière ou près de l'arrière un feu blanc visible sur tout l'horizon de la manière prescrite	150
13.	33a)	a) Ne pas avoir de sifflet – bâtiment d'au moins 12 m b) Ne pas avoir de cloche ou autre matériel ayant les mêmes caractéristiques sonores – bâtiment d'au moins 20 m	150 150
14.	33b)	Ne pas avoir de sifflet ou un autre moyen d'émettre un signal sonore efficace – bâtiment de moins de 12 m	150

PART III — *Continued*

COLLISION REGULATIONS — *Continued*

Item	Column I Rule of Schedule 1 to <i>Collision Regulations</i>	Column II Short-Form Description	Column III Fine (\$)
15.	Annex IV, s. 2	(a) Using prescribed distress signal for purpose other than to indicate distress or need of assistance (b) Using signal that may be confused with prescribed distress signal	150 150

COMING INTO FORCE

10. These Regulations come into force on the day on which they are registered.

REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issue and objectives

This amendment addresses the following issues:

- Increases the fine amounts for certain existing contraventions and designates as contraventions additional offences under the *Vessel Operation Restriction Regulations*.**
- Designates as contraventions offences under the new *Canada Shipping Act, 2001* and repeals existing contraventions which are no longer consistent with that Act.**
- Amends existing contraventions under the *Collision Regulations*.**

The general objective of this amendment is to ensure that all enforcement partners in marine safety across Canada, namely police forces and other designated enforcement agencies, can effectively carry out their mandate at the beginning of the 2010 boating season. Indeed, the *Contraventions Regulations* needed to be amended to prevent the issuance of tickets that would be defective on account that the legal foundation of some contraventions such as contraventions relating to pleasure craft licensing, compliance notices, providing assistance to an enforcement officer, interfering with wrecked vessels is no longer found in regulations but in the *Canada Shipping Act, 2001*, itself.

Furthermore, the *Contraventions Regulations* needs also to be amended prior to February 2010, to designate as a contravention the offence of anchoring in False Creek without a permit. False Creek is the only reasonable anchorage within the vicinity of the City of Vancouver and is immediately adjacent to much of the Vancouver-based activities of the 2010 Winter Olympic Games. Such a designation is made at the request of the City of

PARTIE III (*suite*)

RÈGLEMENT SUR LES ABORDAGES (*suite*)

Article	Colonne I Règle de l'annexe 1 du <i>Règlement sur les abordages</i>	Colonne II Description abrégée	Colonne III Amende (\$)
15.	2 (app. IV)	a) Utiliser un signal de détresse autrement que pour indiquer un cas de détresse ou un besoin de secours b) Utiliser un signal susceptible d'être confondu avec un signal de détresse	150 150

ENTRÉE EN VIGUEUR

10. Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT
DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Question et objectifs

La présente modification répond aux questions suivantes :

- Elle augmente le montant de l'amende pour certaines contraventions existantes et désigne comme contraventions d'autres infractions au *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*.**
- Elle désigne comme contraventions certaines infractions à la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et abroge certaines contraventions qui ne sont plus conformes à cette loi.**
- Elle modifie des contraventions au *Règlement sur les abordages existantes*.**

L'objectif global de la présente modification est de s'assurer que nos partenaires d'application de la loi en matière de sécurité maritime, notamment les forces policières et autres organismes d'application de la loi désignés, soient en mesure d'accomplir leur mandat efficacement dès le début de la saison de navigation de 2010. Ainsi, comme ce serait le cas pour les contraventions relatives aux permis d'embarcation de plaisance, aux avis de conformité, à l'assistance à accorder à un agent de l'application de la loi et à la perturbation de navires naufragés, le *Règlement sur les contraventions* doit être modifié pour éviter l'émission de constats de contravention qui seraient invalides en raison du fait que le fondement juridique de la contravention reprochée ne se trouverait plus dans la réglementation mais bien dans la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* même.

De plus, il est nécessaire de modifier le *Règlement sur les contraventions* avant février 2010 pour y inclure comme contravention l'infraction consistant à mouiller à False Creek sans un permis. False Creek est la seule véritable zone de mouillage à proximité de la ville de Vancouver et se trouve très près de la majeure partie des lieux où se dérouleront les activités à Vancouver, dans le cadre des Jeux olympiques d'hiver de 2010. Cette

Vancouver as it is imperative that the Vancouver City Police be able to efficiently enforce the regulations pertaining to anchorage within False Creek.

Description and rationale

The *Contraventions Act* (the Act) was passed in October 1992 to establish a simplified procedure for prosecuting certain federal offences as an alternative to the summary conviction process under the *Criminal Code*. The Act provides that offences designated as “contraventions” may be prosecuted by means of a ticket.

The *Contraventions Regulations* are made pursuant to section 8 of the Act. These Regulations identify the federal offences that are designated as contraventions, establish for each of them a short-form description and an applicable fine. They have been amended numerous times since their coming into force to add new contraventions or to reflect changes to the enabling legislation.

The *Contraventions Regulations* are an essential element for the pursuit of the following three objectives underlying the Act: to decriminalize certain federal offences, to ease the courts’ workload and to improve the enforcement of federal legislation. These Regulations do not create new offences nor do they impose new restrictions or burdens on individuals or businesses. They are part of a system that ensures that the enforcement of the designated offences will be less onerous on the offender and more proportionate and appropriate to the seriousness of the violation. While there is no data from which one can draw a comparison, there is consensus among all key players that designating contraventions results in savings to the entire justice system and provides the public with a quicker and more convenient process for handling federal offences.

When the *Contraventions Regulations* were amended as a result of the replacement in 2008 of the *Boating Restriction Regulations* (BRR) by the *Vessel Operating Restriction Regulations* (VORR), fines for similar contraventions were kept the same. These fines are now at least 10 years out of date, and their impact has been offset by inflation. Police and stakeholder groups have indicated that increased fine amounts are necessary in order to ensure deterrence.

New offences are also designated as contraventions since the VORR contain offences that did not exist in the regulations they replaced. Therefore, this amendment to the *Contraventions Regulations* provides that

- (a) The fine for speeding and for operating a vessel in waters where such operation is prohibited is increased from \$100 to \$200;
- (b) The fines related to interfering with authorized signs is increased from \$150 to \$250;
- (c) The fine for the new offence of “unsafe operation” under section 15 of the VORR is set at \$500;
- (d) The offence of holding a public or sporting event without a permit in waters where such a permit is required was previously set out in the BRR and the maximum fine was set at \$500. This offence was brought forward into the new VORR, but the maximum penalty for offences under the VORR was

designated est faite à la demande des représentants de la ville de Vancouver, car il est impératif que les forces policières de la ville soient en mesure d’appliquer efficacement la réglementation relative au mouillage à False Creek.

Description et justification

La *Loi sur les contraventions* (la Loi) a été adoptée en octobre 1992 afin d’établir une procédure simplifiée de poursuite de certaines infractions fédérales comme alternative au processus de déclaration de culpabilité par procédure sommaire prévu au *Code criminel*. La Loi prévoit que les infractions qualifiées de « contraventions » peuvent être poursuivies par procès-verbal de contravention.

Pris en vertu de l’article 8 de la Loi, le *Règlement sur les contraventions* qualifie comme contraventions certaines infractions fédérales, en donne une description abrégée et fixe le montant de l’amende à payer pour chacune d’elles. Ce règlement a été modifié à maintes reprises depuis son entrée en vigueur pour y ajouter de nouvelles contraventions ou pour tenir compte des modifications aux lois ou règlements sectoriels créant les infractions.

Ce règlement constitue un outil essentiel de la poursuite des trois objectifs suivants qui sous-tendent la *Loi sur les contraventions* : décriminaliser certaines infractions fédérales, alléger la charge de travail des tribunaux et permettre une meilleure application de la législation fédérale. Il n’impose pas de nouvelles restrictions ni de nouveaux obstacles aux particuliers ou aux entreprises. Il fait partie d’un système en vertu duquel l’application des infractions désignées est moins pénible pour le contrevenant et plus proportionnée et appropriée à la gravité de l’infraction. Bien qu’aucune donnée ne permette d’établir des comparaisons, tous les principaux intervenants s’entendent pour dire que le fait de désigner certaines infractions comme contraventions se traduira par des économies pour tout le système judiciaire et procure à la population une procédure plus rapide et plus pratique de traitement des infractions fédérales.

Lorsqu’on a modifié le *Règlement sur les contraventions* en raison du remplacement en 2008 du *Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux* (RRCB) par le *Règlement sur les restrictions visant l’utilisation des bâtiments* (RRUB), le montant des amendes pour les contraventions similaires est demeuré inchangé. Ces amendes datent d’au moins 10 ans et leur impact est dépassé en raison de l’inflation. La police et les groupes d’intervenants ont indiqué qu’une augmentation du montant des amendes est nécessaire pour maintenir leur effet dissuasif.

De nouvelles contraventions sont également prévues puisque le RRUB comprend des infractions qui n’existaient pas dans le règlement qu’il a remplacé. La présente modification au *Règlement sur les contraventions* comprend donc les modifications suivantes :

- a) L’amende pour un excès de vitesse ou l’utilisation d’un bâtiment dans les eaux où c’est interdit passe de 100 \$ à 200 \$.
- b) Les amendes relatives au fait de dégrader les panneaux autorisés passent de 150 \$ à 250 \$.
- c) L’amende associée à la nouvelle infraction de « conduite non sécuritaire », applicable en vertu de l’article 15 du RRUB, est fixée à 500 \$.
- d) L’infraction rattachée à la tenue d’un événement public ou sportif sans permis dans les eaux où un permis est requis se trouvait auparavant dans le RRCB et l’amende avait été fixée à 500 \$. Cette infraction se retrouve maintenant dans le

established by the enabling statute at \$100,000 or 1 year in prison. This offence is now designated as a contravention with a fine amount of \$500.

- (e) The fine for the new contravention of anchoring in False Creek without a permit is set at \$250.

Since the *Canada Shipping Act, 2001* now contains several offences that used to be found in regulations made under the former *Canada Shipping Act*, it is necessary to replace some existing contraventions found in the *Contraventions Regulations* to reflect their new legislative foundation. For instance, under section 3 of the *Aids to Navigation Protection Regulations* (ATNR), which first came into force in 1990, the penalty for failing to report running down or damaging a marine aid to navigation was set at \$200. However, section 129 of the *Canada Shipping Act, 2001* has superseded the ATNR and provides for a maximum penalty of \$100,000 or imprisonment for one year or both. This amendment to the *Contraventions Regulations* set the fine at \$500 for that contravention and strikes a balance between the penalties previously set by regulation, which was considered too low for the offence, and the penalties set out in the *Canada Shipping Act, 2001*.

Similarly, the failure to comply with the requirements or directions of an enforcement officer was a contravention under both the *Vessel Operating Restriction Regulations* and the *Small Vessel Regulations*. The fine for this contravention was set at \$100. This offence is now found under subsection 196(5) of the *Canada Shipping Act, 2001*, which calls for a maximum penalty of \$10,000 for violating this provision. This offence has been designated as a contravention and for which a fine amount of \$500 is set.

Fines for contraventions relating to damaging, concealing or unlawful possession of a wreck are set at \$400, which are identical to the former contraventions under the previous *Canada Shipping Act*. In addition, the *Canada Shipping Act, 2001* also introduces a number of new offences related to pollution and failing to provide the name and address of the authorized representative of a vessel before leaving the scene of a collision. This amendment to the *Contraventions Regulations* designates these new offences as contraventions. The *Canada Shipping Act, 2001* also sets the penalty for discharging a prescribed pollutant at \$1,000,000 or 18 months in prison or both. It also sets the fine at \$10,000 for failing to provide information to the other vessel involved in a collision. This amendment provides in both instances an alternative fine of \$250, which will be more appropriate in responding to minor pollution occurrences or for failing to provide the necessary information.

The current short-form descriptions in relation to the *Collision Regulations* only apply to vessels less than 20 metres long. There is no longer a need to establish such a distinction. Consequently, the short-form descriptions for contraventions under the *Collision Regulations* are being amended to remove the 20-metre limitation. In addition, the fine amounts are increased from \$100 to \$150.

nouveau RRUB, mais la peine maximale pour les infractions applicables en vertu du RRUB a été établie, par la loi habilitante, à 100 000 \$ ou à un an d'emprisonnement. Cette infraction est maintenant désignée comme contravention et est assortie d'une amende de 500 \$.

- e) L'amende rattachée à la nouvelle contravention consistant à mouiller à False Creek sans permis est fixée à 250 \$.

Puisque la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* comprend maintenant plusieurs des infractions que l'on trouvait dans la réglementation prise en vertu de l'ancienne *Loi sur la marine marchande du Canada* il s'avère nécessaire de remplacer certaines contraventions que l'on trouve dans le *Règlement sur les contraventions* pour tenir compte de leur nouveau fondement législatif. Par exemple, en regard de l'article 3 du *Règlement sur la protection des aides à la navigation* (RPAN), qui est entré en vigueur en 1990, la sanction relative à l'omission de signaler le renversement d'une aide à la navigation maritime ou les dommages causés à une telle aide avait été fixée à 200 \$. Toutefois, l'article 129 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* est venu remplacer le RPAN. Il prévoit une peine maximale de 100 000 \$ ou une peine d'emprisonnement d'un an ou les deux. La présente modification au *Règlement sur les contraventions* fixe l'amende à 500 \$ et offre un équilibre entre l'amende antérieurement fixée dans ce règlement, considérée trop faible pour cette infraction, et les peines maximales fixées dans la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*.

De la même façon, l'omission de se conformer aux exigences ou aux directives d'un agent de l'application de la loi constituait une infraction au *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments* et au *Règlement sur les petits bâtiments*, et l'amende rattachée à cette contravention était fixée à 100 \$. Cette infraction se trouve maintenant au paragraphe 196(5) de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et est assortie d'une peine maximale de 10 000 \$. Cette infraction fait désormais partie du *Règlement sur les contraventions* et est assortie d'une amende de 500 \$.

Les amendes pour les contraventions liées à l'endommagement, à la dissimulation ou à la possession illégale d'une épave sont fixées à 400 \$, soit le même montant que celui prévu auparavant pour les mêmes contraventions à l'ancienne *Loi sur la marine marchande du Canada*. En outre, la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* prévoit un certain nombre de nouvelles infractions liées à la pollution et à l'omission de donner le nom et l'adresse du représentant autorisé d'un bâtiment avant de quitter les lieux d'un abordage. La présente modification au *Règlement sur les contraventions* désigne ces infractions comme contraventions. La *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* fixe à 1 000 000 \$ ou à 18 mois d'emprisonnement ou les deux, la peine maximale pour le rejet d'un polluant prescrit. Elle prévoit également une amende de 10 000 \$ pour l'omission de donner des renseignements à l'autre bâtiment impliqué dans un abordage. La présente modification prévoit dans chaque cas une amende de 250 \$; un montant plus approprié pour sanctionner les cas de pollution mineure ou le fait de ne pas donner les renseignements requis.

Les descriptions abrégées actuelles en rapport au *Règlement sur les abordages* ne s'appliquent qu'aux bâtiments d'une longueur inférieure à 20 mètres. Une telle distinction n'a plus sa raison d'être. Par conséquent, les descriptions abrégées pour les contraventions au *Règlement sur les abordages* sont modifiées pour enlever cette limitation. De plus, le montant des amendes passe de 100 \$ à 150 \$.

Since the coming into force in 2007 of the permit requirements for anchoring in False Creek, an interim solution was to depend on an enforcement officer's authority to direct or prohibit the movement of an offending vessel under section 15 of the *Vessel Operation Restriction Regulations*. However, the Vancouver Police Department has found the enforcement of that provision cumbersome as it involved the summary conviction process of the *Criminal Code* with its mandatory court appearance. Therefore, it was decided to designate the offence of anchoring in False Creek as a contravention at the same time as the other new contraventions under the *Vessel Operation Restriction Regulations*.

To sum up, this amendment imposes no new costs on Canadians who bring their vessels and activities into compliance with the *Canada Shipping Act, 2001* and its regulations. The fines set for these contraventions are consistent with the increase in the cost of living and are substantially lower than the fines a court could impose on a defendant who is found guilty under the summary conviction process of the *Criminal Code*. As a result of the possibility for an offender prosecuted by means of a ticket to choose to plead guilty and pay the fine without having to appear in court, valuable court and police resources can thus be freed and made available for the prosecution of more serious offences. This amendment does not increase either the operating cost of provincial and municipal police forces and other enforcement agencies engaged already in enforcement activities in respect of the *Canada Shipping Act, 2001* and its regulations.

Consultation

These amendments have been presented at the Regional and National Canadian Marine Advisory Council meetings and to enforcement partners.

The only stakeholder interest was from Transport Canada's enforcement partners, namely the local police and enforcement agencies. Without the possibility of ticketing, the offences that are being designated could only be enforced by formally charging the offender under the *Criminal Code*. Most enforcement personnel believe that, in relation to the relatively lesser seriousness of these offences, the basic requirement of having to attend in court is in itself a considerable punishment. They prefer generally not to prosecute these minor offences in this way except in the most serious of circumstances. Thus, police support these amendments which will facilitate their carrying out of their mandate more effectively in the communities they serve.

The fines for various offences were also established in consultation with police forces. The fines are deemed appropriate to the offences in that they cannot be perceived as a trivial cost in the operation of the vessel nor are they excessive to the point of enticing most offenders to elect a trial in order to avoid paying the fine.

The designation as a contravention of the offence of anchoring in False Creek without a permit was the subject of much discussion between the City of Vancouver and Transport Canada. The

Depuis l'entrée en vigueur en 2007 de l'exigence d'obtenir un permis de mouillage pour mouiller à False Creek, il avait été convenu d'une solution provisoire basée sur le pouvoir d'un agent d'exécution de diriger ou d'interdire le déplacement d'un bâtiment en vertu de l'article 15 du *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*. Toutefois, le service de police de Vancouver a trouvé l'application de cette disposition malaisée, car elle nécessitait le recours à la procédure sommaire du *Code criminel* avec sa présence obligatoire au tribunal. C'est pourquoi il a été décidé de désigner comme contravention l'infraction de mouiller à False Creek en même temps que les nouvelles contraventions au *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*.

En résumé, la présente modification n'impose aucun nouveau coût aux Canadiens qui rendent leurs bâtiments et leurs activités conformes à la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et ses règlements. Les amendes prévues pour ces contraventions correspondent à l'augmentation du coût de la vie et sont considérablement moins élevées que les amendes que pourrait imposer un tribunal à un défendeur reconnu coupable à la suite d'une poursuite selon la procédure sommaire du *Code criminel*. La possibilité pour un contrevenant, dans les cas où une contravention est poursuivie par procès-verbal, de plaider coupable et de payer l'amende sans avoir à comparaître en cour permet également de libérer des ressources policières et juridiques précieuses qui peuvent alors être consacrées aux poursuites découlant d'infractions plus graves. Cette modification n'ajoute pas non plus aux coûts d'exploitation des forces policières provinciales et municipales et des autres organismes d'application de la loi qui mènent déjà des activités d'application de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et ses règlements.

Consultation

Ces modifications ont été présentées aux réunions régionales et nationales du Conseil consultatif maritime canadien et aux partenaires responsables de l'application de la loi.

Le seul intérêt manifesté au sujet de cette modification provenait des partenaires de Transports Canada responsables de l'application de la loi, notamment les services de police locaux et les organismes de réglementation. Faute de pouvoir émettre des procès-verbaux de contravention le seul moyen de sanctionner ces infractions serait de procéder à une dénonciation selon la procédure prévue au *Code criminel*. La majorité des responsables de l'application de la loi sont d'avis qu'en raison de la faible gravité de ces infractions, la présence obligatoire au tribunal constitue en soi une peine considérable. Ils préfèrent de façon générale ne pas intenter de poursuites pour ces infractions mineures de cette façon, sauf dans les circonstances les plus graves. C'est pourquoi les services de police soutiennent ces modifications, qui faciliteront une réalisation plus efficace de leur mandat au sein des collectivités qu'ils desservent.

Les amendes rattachées à diverses infractions ont été établies conjointement avec les forces policières. Les amendes sont jugées adéquates pour les infractions, en ce sens qu'elles ne peuvent être perçues comme un coût dérisoire pour utiliser un bâtiment et ne sont pas excessives au point de pousser la majorité des contrevenants à décider de subir un procès pour éviter de devoir payer l'amende.

La désignation comme contravention de l'infraction consistant à mouiller à False Creek sans un permis a été l'objet de nombreuses discussions entre la Ville de Vancouver et Transports Canada.

interim solution to manage the situation proved unsatisfactory. The City of Vancouver and the Vancouver Police Department have been eagerly awaiting this regulatory amendment which will allow them to enforce this prohibition most efficiently during the Olympic Games, when their resources are stretched to the limit.

Implementation, enforcement and service standards

Compliance with these Regulations is not an issue as they only purport to identify the offences that are being designated as contraventions, give a short-form description of these offences and provide the applicable fines.

Transport Canada's enforcement partners will be informed of this amendment immediately after it comes into force. Transport Canada, through its National and Regional Marine Safety offices, maintains close relationships with its enforcement partners. This amendment provides for increases in fine amounts where police agencies have indicated that higher fines would be more effective in obtaining compliance with the subject matter regulations.

Contact

Jean-Pierre Baribeau
Legal Counsel
Contraventions Act Implementation Management
Department of Justice
275 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0H8
Telephone: 613-941-4880
Fax: 613-998-1175
Email: Jean-Pierre.Baribeau@justice.gc.ca

La solution provisoire qui avait été retenue pour gérer la situation s'est démontrée insatisfaisante. La ville et le service de police de Vancouver attendaient avec impatience cette modification à la réglementation, qui leur permettra d'imposer cette interdiction plus efficacement pendant les Jeux olympiques, lorsque leurs ressources seront sollicitées au maximum.

Mise en œuvre, application et normes de service

La conformité à ces règlements ne constitue pas un enjeu, car ceux-ci ne visent qu'à identifier les infractions qui sont désignées comme contraventions, à en donner une description abrégée et à fixer les amendes pertinentes.

Les partenaires de Transports Canada responsables de l'application de la loi seront informés de cette modification immédiatement après son entrée en vigueur. Transports Canada, par l'entremise de ses bureaux nationaux et régionaux de la Sécurité maritime, entretient des relations étroites avec ses partenaires responsables de l'application de la loi. La présente modification prévoit des augmentations du montant des amendes dans les cas où les services de police ont indiqué que des amendes plus élevées seraient plus efficaces pour assurer la conformité aux règlements concernés.

Personne-ressource

Jean-Pierre Baribeau
Avocat
Gestion de la mise en œuvre de la *Loi sur les contraventions*
Ministère de la Justice
275, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0H8
Téléphone : 613-941-4880
Télécopieur : 613-998-1175
Courriel : Jean-Pierre.Baribeau@justice.gc.ca



If undelivered, return COVER ONLY to:
Government of Canada Publications
Public Works and Government Services
Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*
Publications du gouvernement du Canada
Travaux publics et Services gouvernementaux
Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5