

Regulations Amending the Small Vessel Regulations

Statutory Authority

Canada Shipping Act

Sponsoring Department

Department of Fisheries and Oceans

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

Description

The *Small Vessel Regulations* (SVR) deal with matters such as safety equipment that must be carried on vessels, safety precautions and vessel construction standards. The amendments to the SVR will substantially and positively affect the safety of boaters and their boats. They are in response to the emergence of new water activities, innovations in lifesaving equipment, and the technological evolution of watercraft. The current Regulations have been in place for some 20 years and underwent only minor changes during this period.

The amendments affect four parts of the SVR, as follows:

Part II — Minimum Equipment Requirements for Pleasure Yachts

Part III — Maximum Capacity and Compliance Plates

Part VI — Safety Precautions

Part VII — Powers of Enforcement Officers and Accident Reporting

The Department of Fisheries and Oceans (DFO) and the Department of Transport share responsibilities with respect to Parts VI and VII while Parts II and III are the sole responsibility of DFO.

Part II — Minimum Equipment Requirements for Pleasure Yachts

The new requirements offer recreational boaters choices with respect to the equipment they carry, allowing them to carry the equipment that makes the most sense to them in their particular boating situation. As a result, the rate of compliance with these requirements is expected to increase and the level of boating safety to improve.

The amendments also make it mandatory to carry additional safety equipment for specific vessel size categories.

The most significant changes include:

- To be consistent with international standards, vessel length categories have been changed. The category Vessels up to 5.5 metres will now be called Vessels up to 6 metres while Vessels more than 5.5 metres and up to 8 metres has changed to Vessels more than 6 metres and up to 8 metres.
- Where formerly vessels were required to carry an approved lifejacket or personal flotation device (PFD) [or in the case of

Règlement modifiant le Règlement sur les petits bâtiments

Fondement législatif

Loi sur la marine marchande du Canada

Ministère responsable

Ministère des Pêches et des Océans

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Description

Le *Règlement sur les petits bâtiments* (RPB) décrit l'équipement de sécurité que les bateaux doivent avoir à leur bord, les mesures de sécurité et les normes de construction en vigueur. Les modifications proposées amélioreront grandement la sécurité des plaisanciers et de leurs embarcations. Elles s'imposent par suite de l'émergence de nouvelles activités nautiques, des innovations dans le matériel de sauvetage et de l'évolution technologique des embarcations. Le règlement actuel date d'une vingtaine d'années et n'a subi que des changements mineurs depuis son entrée en vigueur.

Les modifications touchent les quatre parties suivantes du RPB :

Partie II — Exigences minimales d'équipement requis pour les embarcations de plaisance

Partie III — Capacité maximale et plaques de conformité

Partie VI — Mesures de sécurité

Partie VII — Pouvoirs des agents chargés de la mise en application et comptes rendus d'accident

Le ministère des Pêches et Océans (MPO) et le ministère des Transports sont tous deux responsables de l'application des parties VI et VII. Les parties II et III du RPB relèvent uniquement de la responsabilité du MPO.

Partie II — Exigences minimales d'équipement requis pour les embarcations de plaisance

Les nouvelles exigences offrent aux plaisanciers un plus grand choix d'équipement de sécurité, ce qui leur permet de choisir le matériel qui leur convient le mieux. Le taux de conformité aux exigences minimales d'équipement devrait naturellement augmenter, de même que le niveau de la sécurité nautique.

Les modifications proposées obligent certains types d'embarcations à transporter plus d'équipement de sécurité à leur bord.

Voici une brève description des principaux changements envisagés :

- Suivant les normes internationales, les catégories de bâtiments par longueur ont été modifiées. La catégorie des bâtiments d'au plus 5,5 mètres est remplacée par les bâtiments d'au plus 6 mètres, tandis que la catégorie des bâtiments de plus de 5,5 mètres et d'au plus 8 mètres devient la catégorie des bâtiments de plus de 6 mètres et d'au plus 8 mètres.
- Dans les cas où les embarcations devaient avoir à leur bord un gilet de sauvetage ou un vêtement de flottaison individuel

vessels under 5.5 metres, a life-saving cushion] for each person on board, now these will, in addition, have to be of the appropriate size for each person. Life-saving cushions will no longer be acceptable substitutes for lifejackets or PFDs.

- Vessels will be required to carry a watertight flashlight and a heliograph (an unbreakable signaling mirror). For vessels over 6 metres, this is in addition to the existing requirement to carry flares. For vessels under 6 metres, flares may be substituted for the flashlight and heliograph.
- For vessels under 8 metres, a certified throwable flotation device will be a possible substitution to a buoyant heaving line. For larger vessels, the length of the heaving line and the diameter of life buoys are changing for consistency purposes.
- Vessels under 8 metres will now be required to carry a towline or cable/rope of specified length. Vessels over 6 metres will be required to carry a device for reboarding the vessel where the vessel's freeboard exceeds 0.5 metre.
- Special competition vessels operating under safety protocols defined by a governing body will have the option of carrying specific safety equipment under certain circumstances.

A definition of personal watercraft (PWC) has been included. As well, an optional set of equipment that is more practical for PWCs will be permitted for these vessels, if the operator is wearing a PFD.

Part III — Maximum Capacity and Conformity Plates

Recreational vessels are required to display either capacity or conformity plates that attest that they meet established construction standards. These plates identify safe limits of engine power, load capacity and the number of people allowed on board.

The terminology, the requirements and the application process with respect to capacity and conformity plates in the Regulations were unclear. These amendments resolve this problem through the use of new wording and re-organization of the text. Ambiguity has hindered enforcement and has led to confusion among boaters and manufacturers with respect to what was required of them. In addition, the fees for the issuance of these plates no longer reflect the technical evaluation, administration, production and issuing costs. The amendment increases the fee for a capacity plate from \$2.50 to \$5.00 and increases the fee for a conformity plate or other specified notices of compliance from \$1.00 to \$5.00.

To be consistent with international standards, under the amendments, capacity plates will be required on vessels that are less than 6 metres (as opposed to 5 metres) in length capable of being fitted with a motor or motors of 10 hp (7.5 kW) or more. All vessels that are capable of being fitted with a motor of any power that are not required to have a capacity plate must have a conformity plate or other specified notices stating that the vessel is constructed in accordance with the applicable construction standards.

Part VI — Safety Precautions

This amendment introduces a number of new safety precautions and changes to existing safety precautions. These will increase boating safety and address concerns over noise created by

(VFI) [ou dans le cas de bâtiments de moins de 5,5 mètres, un coussin de sauvetage] pour chaque personne à bord, il faudra maintenant que l'équipement soit de taille appropriée pour chaque personne. Les coussins de sauvetage ne seront plus acceptés comme substituts aux gilets de sauvetage ou de VFI.

- Les bateaux devront avoir à leur bord une lampe de poche étanche et un héliographe (miroir de signalisation incassable). Pour les embarcations de plus de 6 mètres, cette exigence s'ajoute à l'obligation actuelle de transporter des signaux pyrotechniques de détresse. Pour les bâtiments de moins de 6 mètres, les signaux pyrotechniques de détresse peuvent remplacer la lampe de poche et l'héliographe.
- Pour les bâtiments de moins de 8 mètres, un dispositif flottant homologué pourra remplacer la ligne flottante. Pour les plus gros bâtiments, la longueur de la ligne flottante et le diamètre des bouées de sauvetage change pour des raisons d'uniformité.
- Les embarcations de moins de 8 mètres devront maintenant transporter un câble de remorquage d'une longueur réglementaire. Tout bâtiment de plus de 6 mètres devra avoir à bord un dispositif pour remonter à bord, si le franc-bord du bâtiment est supérieur à 0,5 mètre.
- Les embarcations spéciales utilisées pour des compétitions selon les protocoles de sécurité définis par un organisme d'homologation auront le choix de transporter à leur bord de l'équipement de sécurité précis dans certaines circonstances.

Une définition de moto marine a été ajoutée au Règlement. Ces embarcations pourront avoir à bord un équipement de sécurité qui leur est plus pratique, si l'utilisateur porte un VFI.

Partie III — Plaques de capacité et de conformité

Les embarcations de plaisance doivent afficher une plaque de capacité ou de conformité qui confirme qu'ils répondent aux normes de construction en vigueur. Ces plaques spécifient les limites réglementaires pour la puissance de moteur, la capacité de charge et le nombre maximum de personnes autorisé à bord.

La terminologie, les exigences et le processus d'application pour les plaques de capacité et de conformité n'étaient pas clairs dans le RPB. Les modifications proposées viennent régler ce problème grâce à une nouvelle rédaction et à une réorganisation du texte réglementaire. L'ambiguïté a nui à l'exécution du Règlement, en plus de semer la confusion parmi les plaisanciers et les fabricants qui ne savaient pas vraiment ce qu'on attendait d'eux. De plus, les frais de délivrance de ces plaques ne correspondent plus du tout aux coûts actuels d'évaluation technique, d'administration, de production et de délivrance. Le projet de modification fait passer de 2,50 \$ à 5,00 \$ les frais d'une plaque de capacité et de 1,00 \$ à 5,00 \$ ceux d'une plaque de conformité et d'autres avis de conformité réglementaires.

Conformément aux normes internationales, des plaques de capacité devront être apposées aux bâtiments d'une longueur de moins de 6 mètres (contrairement à 5 mètres) capables de recevoir un moteur de 10 HP (7,5 kW) ou plus. Tous les bâtiments capables de recevoir un moteur de n'importe quelle puissance qui ne sont pas tenus d'apposer une plaque de capacité doivent avoir à leur bord une plaque de conformité ou un autre type d'avis réglementaire confirmant que le bâtiment est construit selon les normes de construction en vigueur.

Partie VI — Mesures de sécurité

De nouvelles mesures de sécurité ont été ajoutées, et des changements ont été apportés aux mesures existantes. Ces modifications accroîtront la sécurité nautique, en plus de régler les

engines which have been modified to produce more power or noise. The changes include:

- Every engine operated within five miles of shore will have to be fitted with an exhaust muffling system which must be used at all times.
- The rules for water-skiing will be expanded to other towing activities such as barefoot skiing, tubing and surfboarding. In addition to the current requirement for an additional person on board to keep watch, the following new rules will apply:
 - Spare seating will have to be provided on the towing vessel for each person being towed in the event that recovery is necessary;
 - The towing vessel may not be remotely controlled.
- The amendments introduce safer practices for fueling and for the use of fuel-burning appliances on board vessels.
- The amendments also introduce a prohibition against careless operation.

Part VII — Powers of Enforcement Officers and Accident Reporting

In the past, there was no requirement to report boating accidents to local police or other authorities such as the Canadian Transportation Safety Board except for those involving five or more fatalities or injuries requiring medical treatment. There was no requirement to provide information on the circumstances of boating accidents.

This amendment requires all boating accidents involving five or fewer fatalities, or injury requiring medical treatment beyond first aid, or damage affecting the seaworthiness of a boat estimated at \$2,500 or more per boat to be reported to the local police authority. Those involving more than five fatalities or injuries will continue to be reported to the Canadian Transportation Safety Board.

The amendment also extends the powers of Enforcement Officers by:

- Requiring boat owners or operators to provide personal identification to an Enforcement Officer on request.
- Allowing the Enforcement Officer to examine the vessel and its equipment, ask pertinent questions to and seek assistance from the owner or operator of the vessel.

Alternatives

The amendments specify minimum life saving equipment that must be carried on board small vessels and minimum safety precaution measures which must be followed by boaters. Although the Canadian Coast Guard emphasizes that education makes an important contribution to compliance and carries out extensive efforts in this regard, education alone is not sufficient and regulatory measures also need to be taken to ensure the safety of the public on the water.

problèmes liés au bruit causé par les moteurs modifiés pour donner plus de puissance ou pour faire plus de bruit. Voici une brève description des changements proposés :

- Tout moteur utilisé à l'intérieur d'une distance d'au plus cinq milles de la rive devra être équipé d'un système d'échappement fonctionnant pendant toute la durée d'utilisation du bateau.
- Les règles visant le ski nautique s'appliqueront également à d'autres activités consistant à remorquer des personnes, par exemple le ski à pieds nus, le remorquage de planche de surf ou de chambre à air. Outre les exigences actuelles concernant la présence à bord d'une personne autre que le conducteur pour surveiller la personne qui se fait tirer, les nouvelles règles suivantes s'appliqueront :
 - Un espace assis devra être disponible à bord du bateau qui remorque pour chaque personne remorquée en vue de recueillir la personne au besoin.
 - Il sera interdit de se faire remorquer derrière un bateau télécommandé.
- Les modifications proposent des pratiques plus sécuritaires pour le ravitaillement en combustible et l'utilisation d'appareils à combustion à bord des bâtiments.
- Le projet de modification introduit une nouvelle interdiction concernant l'excès de vitesse et la conduite imprudente d'une embarcation.

Partie VII — Pouvoirs des agents chargés de la mise en application de la loi et comptes rendus d'accident

Par le passé, il n'était pas obligatoire de déclarer les accidents de bateaux de plaisance à la police locale ou à d'autres instances comme le Bureau canadien de la sécurité des transports, sauf si l'accident avait fait au moins cinq morts ou cinq blessés nécessitant des soins médicaux. Il n'était pas obligatoire non plus de fournir des renseignements sur les circonstances des accidents de ce type de bateau.

Le projet de modification exige que tous les accidents de bateaux de plaisance qui entraînent moins de cinq décès ou moins de cinq blessures nécessitant des soins médicaux au-delà des premiers soins soient signalés au service de police local. Il en va de même pour les accidents entraînant des dommages matériels évalués à au moins 2 500 \$ par bâtiment. Les accidents faisant plus de cinq décès ou blessures continueront d'être signalés au Bureau canadien de la sécurité des transports.

Les modifications proposées élargissent les pouvoirs de l'agent de mise en application de la loi :

- Elles obligent les propriétaires ou le conducteur du bateau à lui montrer des documents d'identification personnelle sur demande.
- Elles l'habilitent à examiner le bateau et son équipement, à poser des questions pertinentes et à demander de l'aide au propriétaire ou au conducteur de l'embarcation.

Solutions envisagées

Le projet de modification décrit l'équipement de sécurité minimum qui doit se trouver à bord des embarcations de plaisance ainsi que les mesures de sécurité minimales que doivent respecter les plaisanciers. Même si la Garde côtière canadienne insiste sur le fait que l'éducation contribue grandement à une meilleure conformité et qu'elle déploie des efforts énormes en ce sens, l'éducation par elle-même n'est pas suffisante. Des mesures réglementaires doivent être prises pour assurer la sécurité du public sur les plans d'eau.

Consultations with stakeholders showed that the best alternative was a regulatory amendment. Safety objectives could not be effectively met through other means. Options such as moral suasion, public education and voluntary guidelines are insufficiently rigorous and reliable to ensure that boating safety objectives are achieved.

Benefits and Costs

Part II: Minimum Equipment Requirements for Pleasure Yachts

Costs

The cost of re-equipping pleasure vessels to the new minimum requirements ranges from an average of \$22.75 for vessels not over 6 metres in length, to \$58.75 for vessels between 6 and 8 metres, and \$148.25 for vessels over 8 metres. These cost estimates were based on the assumption that not all vessels had to purchase the new required equipment as many already carry this useful equipment on board. For all boat types, the equipment was estimated to have a life expectancy of ten years.

The total cost for new equipment is estimated at \$68.0 million; \$66.5 million of this cost will be borne by households that own pleasure vessels and \$1.5 million by enterprises that own pleasure yachts, e.g. marinas, resorts, summer camps, hunting/fishing camps and outfitters, etc.

Impact on Households — Over all boat types, the average incremental cost per household-owned boat is estimated at \$26.01 per boat. Converted to an annual amount, assuming that the equipment has a life of ten years and using a discount rate of 10 percent, this is equivalent to \$3.85 per year, which represents a 0.36 percent increase in the average annual cost of boating.

Impact on the Boat Rental and Marina Industry — Statistics Canada estimates that the boat rental and marina industry generates revenues of approximately \$234 million per year. Fifteen percent of this or \$35.1 million is from boat rentals and the remaining 85 percent or \$198.9 million is from sales of other goods and services to boaters.

The average cost of re-equipping boats owned by the boat rental and marina industry is estimated at \$27.14 per boat or an equivalent annual cost of \$4.02 over ten years with a discount rate of 10 percent. If this annual cost is passed on to the consumer and spread over the average number of hours and days that each type of vessel is rented, it represents an average increase in rental rates of 0.14 percent. A cost increase of this magnitude is expected to have a negligible impact on rental revenue.

Impact on the Hunting/Fishing Camp and Outfitter Industry — Like boat rentals and marinas, the hunting/fishing camp and outfitter industry will incur additional costs to re-equip their vessels. The average cost per vessel is estimated at \$25.35 or \$3.75 per year over ten years with a discount rate of 10 percent. If the additional annual cost is passed on to the consumer in the form of an increase in the daily package cost, it would result in an average increase of 0.04 percent.

Impact on Other Industries — A number of other types of enterprises such as summer camps, resorts, campgrounds, adventure

Il est clairement ressorti des consultations auprès de différents intervenants que la meilleure solution était de modifier la réglementation. Il était impossible d'atteindre les objectifs de sécurité autrement. La pression morale, l'éducation du public et la conformité volontaire ne sont pas des mesures suffisamment rigoureuses et fiables pour garantir que les objectifs de sécurité nautique seront atteints.

Avantages et coûts

Partie II : Exigences minimales d'équipement requis pour les embarcations de plaisance

Coûts

Pour rendre les bateaux de plaisance conformes aux nouvelles exigences minimales, il en coûtera en moyenne 22,75 \$ pour les bâtiments d'au plus 6 mètres de longueur, 58,75 \$ pour les bâtiments de 6 à 8 mètres et 148,25 \$ pour ceux de plus de 8 mètres. Ce calcul se fonde sur l'hypothèse que les bâtiments n'auraient pas tous à acheter de nouvelles pièces d'équipement puisque bon nombre d'entre eux les ont déjà à bord. Pour tous les types de bateau, on estime que l'équipement a une durée de vie utile de dix ans.

Le coût total du nouvel équipement s'élève à environ 68 millions de dollars. De ce montant, 66,5 millions seront assumés par les propriétaires de bateaux de plaisance et 1,5 million par les entreprises qui possèdent des embarcations de plaisance (par exemple, marinas, centres de villégiature, camps d'été, camps de chasse et pêche, pourvoiries, etc.).

Répercussions sur les ménages — Tous types de bateaux confondus, on estime que les nouvelles exigences se traduiront par une hausse de coût de 26,01 \$ par embarcation pour chaque ménage possédant un bateau de plaisance. En partant du principe que l'équipement a une durée de vie de dix ans et en utilisant un taux d'escompte de 10 p. 100, on obtient un coût de 3,85 \$ par année, ce qui représente une augmentation de 0,36 p. 100 dans le coût annuel moyen de la navigation de plaisance.

Répercussions sur les entreprises de location de bateaux et les marinas — Statistique Canada estime que les entreprises de location de bateaux et les marinas génèrent des recettes d'environ 234 millions de dollars par année. De ce montant, 15 p. 100 (35,1 millions) provient de la location de bateaux et 85 p. 100 (198,9 millions) de la vente d'autres produits et services aux plaisanciers.

Pour rééquiper leurs bateaux, il en coûterait aux entreprises de location de bateaux et aux marinas en moyenne 27,14 \$ par bâtiment, ce qui correspond à un coût annuel de 4,02 \$ sur dix ans moyennant un taux d'escompte de 10 p. 100. Si ce coût annuel est transféré au consommateur et réparti sur le nombre moyen d'heures et de jours de location pour chaque type de bâtiment, il représente une hausse moyenne de 0,14 p 100 dans les prix de location. Une telle augmentation devrait avoir des répercussions négligeables sur les recettes de location.

Répercussions sur les camps de chasse et pêche et les pourvoiries — Tout comme les entreprises de location de bateaux et les marinas, les camps de chasse et de pêche et les pourvoiries devront assumer des coûts additionnels pour rééquiper leurs bâtiments. On estime que les coûts s'élèveraient à 25,35 \$ en moyenne par bâtiment, soit 3,75 \$ par année sur dix ans moyennant un taux d'escompte de 10 p. 100. Si le coût annuel additionnel est transféré au consommateur sous forme d'une augmentation du forfait, il en résultera une hausse moyenne de 0,04 p. 100.

Répercussions sur d'autres industries — Diverses entreprises d'autres types — camps d'été, centres de villégiature, terrains de

boating organizations, boating schools/clubs, etc. will incur additional equipment costs. The total cost to these industries of the changes to the equipment carriage requirements is approximately \$700,000 or \$24.84 per boat. On an annual basis, this represents a cost of \$104,000 or \$3.68 per boat over ten years with a discount rate of 10 percent. If the additional annual cost is passed on to the consumer in the form of an increase in the rates, a price increase of this magnitude would have a negligible effect on industry revenues.

Benefits

The changes to the equipment carriage requirements are expected to improve the safety of Canadian boating. According to the Canadian Red Cross and Lifesaving Society, there are approximately 200 boating-related drownings per year in Canada. In addition, there is an unknown number of boating-related injuries.

Boating-related drownings represent 39 percent of all drownings. Boating and other drownings are an important contributor to the rate of injury-caused mortality of Canadians, particularly among adult males. Drownings are exceeded only by traffic injuries and poisoning from illicit drugs as a cause of injury and death among adult males in the economically productive years of life.

Of the boating-related drownings, approximately 75 percent are the result of recreational boating. The greatest risk is associated with powerboats less than 5.5 metres, where there were 8.75 drownings per million boatdays between 1991 and 1994. This is followed by canoes and kayaks with 3.80 drownings per million boatdays.

The amendment to the Regulations is expected to improve the safety of recreational boating and reduce the number of boating accidents, injuries and deaths. The new requirements offer boaters choices with respect to the equipment they carry are, which expected to increase the rate of compliance with these requirements.

The Regulations will now permit personal watercrafts (PWCs) to be equipped with an optional set of equipment that is more practical for these vessels, if the operator is properly wearing a certified PFD. This action is expected to increase the wearing of PFDs among PWC operators and may help reduce the 1.28 drownings per million boatdays associated with these vessels.

Lifesaving cushions are no longer included in the list of approved flotation devices for vessels under six metres. These devices, which are impractical to wear and offer limited personal protection in an emergency situation, must be replaced with a lifejacket or PFD for each person on board. In addition, all vessels will now have life jackets or PFDs of the appropriate size for each person on board. These are personal protection equipment items which only work effectively if they fit.

The new requirement for vessels between 6 and 20 metres with a freeboard exceeding 0.5 metre to carry a device for reboarding the vessel is expected to reduce the risk of drowning, and death by hypothermia, in cases where boat occupants are accidentally thrown into the water.

In addition to reducing the number of boating incidents and related injuries and deaths, the new requirements are expected to reduce search and rescue costs for those accidents that do still occur. In particular, the new requirement for all vessels to carry a

camping, organisations d'excursions nautiques, écoles et clubs de navigation de plaisance — devront elles aussi déboursier des frais additionnels pour du nouvel équipement. Le coût total pour ces industries s'élèvera à environ 700 000 \$, ou 24,84 \$ par bateau. Sur une base annuelle, les coûts se chiffrent à 104 000 \$, ou 3,68 \$ par bâtiment sur dix ans moyennant un taux d'escompte de 10 p. 100. Si le coût annuel additionnel est transféré au consommateur sous forme d'augmentation de prix, tout indique qu'une hausse de prix de cette envergure aurait un effet négligeable sur les recettes de ces industries.

Avantages

Les changements proposés aux exigences en matière du port d'équipement de sécurité devraient améliorer la sécurité nautique au Canada. Selon la Société canadienne de la Croix-Rouge, on dénombre chaque au Canada année près de 200 noyades associées à la navigation de plaisance, sans compter les blessures dont le nombre demeure inconnu.

Les noyades associées à la navigation de plaisance représentent 39 p. 100 de l'ensemble des noyades. La noyade est une des principales causes de décès causés par une blessure chez les Canadiens et Canadiennes, surtout chez les mâles adultes. En effet, la noyade se classe troisième derrière les accidents de la route et les empoisonnements avec drogues illicites comme cause de décès par blessure chez les mâles de sexe masculin qui sont productifs sur le plan économique.

Environ 75 p. 100 des noyades reliées aux activités nautiques mettent en cause des plaisanciers. Le plus grand risque est lié aux bateaux à moteur de moins de 5,5 mètres, lesquels ont causé 8,75 noyades par million de jours-bateau entre 1991 et 1994. Viennent ensuite les accidents de canots et de kayaks avec 3,80 noyades par million de jours-bateau.

Le projet de modification du Règlement devrait améliorer la sécurité des plaisanciers et réduire le nombre d'accidents, de blessures et de décès reliés aux activités nautiques. Les nouvelles exigences offrent aux plaisanciers un plus grand choix d'équipement de sécurité, ce qui devrait faire augmenter le taux de conformité.

Le Règlement permettra maintenant aux détenteurs de motos marines de s'équiper d'un équipement optionnel mieux adapté à leurs besoins, pourvu que l'utilisateur porte un VFI homologué. Cette nouvelle mesure devrait inciter les utilisateurs de motos marines à porter un VFI et pourrait ainsi réduire le taux actuel de 1,28 noyade par million de jours-bateau associés à ces bâtiments.

Les coussins de sauvetage ne figurent plus sur la liste des dispositifs de flottaison approuvés pour les bâtiments de moins de six mètres. Ces dispositifs, qui ne sont pas pratiques à porter et offrent peu de protection en cas d'urgence, doivent être remplacés par un gilet de sauvetage ou un VFI pour chaque personne à bord. De plus, tous les bâtiments devront maintenant transporter un gilet de sauvetage ou un VFI de taille appropriée pour chaque personne à bord. Ces pièces d'équipement de protection personnelle ne sont efficaces que si elles sont de taille appropriée.

En obligeant les bâtiments d'une longueur de 6 à 20 mètres et d'un franc-bord supérieur à 0,5 mètre à transporter un dispositif permettant de remonter à bord, on devrait réduire les risques de noyade et de décès par hypothermie dans les cas où les occupants du bateau tombent accidentellement à l'eau.

En plus de réduire le nombre d'incidents, de blessures et de décès reliés à la navigation de plaisance, les nouvelles exigences devraient faire baisser les coûts de recherche et sauvetage pour les accidents qui se produiront. Par exemple, comme tous les

watertight flashlight will improve the ability of boaters to signal their location to searchers at night.

Part III: Capacity and Conformity Plates

Costs

The fee for capacity plates will increase from \$2.50 to \$5.00 and the fee for conformity plates and other specified notices of compliance from \$1.00 to \$5.00. The fees were last adjusted in 1987.

Based on 1994–96 data, it is estimated that 118 276 new recreational vessels are sold annually in Canada, with a total retail value of \$659 million. The average price varies from a low of \$984 for rowboats to a high of \$65,341 for power boats over eight meters. Of these 118 276 new vessels, an estimated 30 668 are required to carry capacity plates and 34 450 are required to have a conformity plate or other specified notice of compliance. Therefore, the total annual cost of these fee increases is approximately \$214,500.

If the increase in the cost of capacity plates and notices of compliance is passed on to boat purchasers as a price increase (rather than being absorbed by the manufacturers), the average price of new vessels will increase by 0.03 percent. The impact on boat sales of this increase in the cost of new vessels is estimated to be negligible.

Benefits

The current fees for capacity plates and notices of compliance do not cover the costs incurred by the Canadian Coast Guard to do the technical evaluation, administer, produce and issue them. The new fees are more in line with these costs. Therefore, the fee increase is not a net cost to Canada but rather a transfer of costs from taxpayers in general to boat purchasers. In its policy on external user charges, Treasury Board encourages departments to increase the equity of the tax system by shifting the costs of some activities away from taxpayers to those individuals who benefit most directly from them. Boat purchasers benefit directly from the requirement to attach capacity plates and compliance notices because these instruments provide assurance to buyers that new vessels are in compliance with current construction standards.

Part VI: Safety Precautions

There are no material costs associated with the additional safety precautions under this Part.

New safety precautions with regard to fueling, fuel burning appliances, water-skiing and safe operation of watercraft will help ensure that boating activities are conducted in a safer manner. They are expected to reduce the number of deaths and injuries associated with fueling and water-skiing. The prohibition on speeding and careless operation of a vessel will also provide a safer environment for swimmers. These amendments will also reduce ambiguity surrounding the legal obligations of boaters.

Part VII: Powers of Enforcement and Accident Reporting

bâtiments seront tenus d'avoir à bord une lampe de poche étanche, il sera plus facile pour les plaisanciers de signaler leur emplacement aux chercheurs la nuit.

Partie III : Plaques de capacité et de conformité

Coûts

Le coût d'une plaque de capacité passera de 2,50 \$ à 5,00 \$, et celui d'une plaque de conformité ou d'un autre type d'avis de conformité réglementaire passera de 1,00 \$ à 5,00 \$. Le dernier rajustement de ces frais remonte à 1987.

D'après les données de 1994-1996, on estime que 118 276 nouveaux bâtiments de plaisance sont vendus chaque année au Canada, ce qui représente une valeur au détail totale de 659 millions de dollars. Le prix moyen varie de 984 \$ pour une chaloupe à 65 341 \$ pour un bateau à moteur de huit mètres. Parmi ces 118 276 nouveaux bâtiments, on estime que 30 668 d'entre eux doivent être équipés d'une plaque de capacité et 34 450 d'une plaque de conformité ou d'un autre type d'avis de conformité réglementaire. Par conséquent, le coût annuel global de cette hausse de frais se chiffre à environ 214 500 \$.

Si la hausse du coût des plaques de capacité et des avis de conformité est transférée aux acheteurs de bateaux sous forme d'une augmentation du prix d'achat (au lieu d'être assumée par les fabricants), le prix moyen des nouveaux bâtiments augmentera de 0,03 p. 100. L'incidence de cette augmentation sur la vente des nouveaux bâtiments devrait être négligeable.

Avantages

Les frais actuels des plaques de capacité et des avis de conformité sont inférieurs aux coûts que doit assumer la Garde côtière canadienne pour l'évaluation technique, l'administration, la production et la délivrance de ces plaques et avis. Les nouveaux frais correspondent beaucoup mieux à ces coûts. Par conséquent, la hausse de frais ne représente pas un coût net pour le Canada, mais plutôt un transfert des coûts du contribuable aux acheteurs de bateaux. Dans sa politique sur les frais d'utilisation externe, le Conseil du Trésor encourage les ministères à rendre le régime fiscal plus équitable en transférant le coût de certaines activités du contribuable aux personnes qui profitent directement de ces activités. Les acheteurs de bateaux bénéficient directement de l'obligation d'apposer des plaques de capacité et des avis de conformité, puisque ceux-ci garantissent à l'acheteur que les nouveaux bâtiments sont conformes aux normes de construction en vigueur.

Partie VI : Mesures de sécurité

Aucun coût n'est associé aux nouvelles mesures de sécurité proposées dans cette partie du règlement.

Les nouvelles mesures concernant le ravitaillement en combustible, les appareils de combustion, le ski nautique et l'exploitation sécuritaire des embarcations aideront à accroître la sécurité dans le secteur de la navigation de plaisance. Elles devraient réduire le nombre de décès et de blessures associés au ravitaillement en combustible et au ski nautique. Les interdictions concernant les excès de vitesse et la conduite imprudente des bateaux assureront également un environnement plus sécuritaire aux navigateurs. Enfin, les modifications proposées dissiperont l'ambiguïté qui règne actuellement au sujet des obligations légales des plaisanciers.

Partie VII : Pouvoirs des agents chargés de la mise en application de la loi et comptes rendus d'accident

The changes to the powers of peace officers will not result in any additional costs but will improve the effectiveness of law enforcement agencies in enforcing boating regulations.

The new requirement to report boating accidents involving five or fewer fatalities, or injuries requiring medical treatment, or damage affecting seaworthiness exceeding \$2,500 per vessel may result in increased costs for enforcement agencies. These costs may arise from additional time spent on record-keeping and/or from increased time spent responding to and investigating boating accidents.

The new reporting requirement means that a record of boating accidents, injuries, deaths, and property damage will be available for the first time. Such a record will permit future analysis of boating accidents, and identification of causes and trends, which will be invaluable in designing future boating safety programs and regulatory amendments and vessel construction standards.

In addition, the reporting of accidents involving damage affecting seaworthiness will allow the Canadian Coast Guard to take appropriate action to ensure that the vessel is repaired to a seaworthy state before being used again.

Consultation

Work on the amendments to the SVR commenced in 1990 and has been conducted through the Small Vessel Regulations and Standards Working Group of the Canadian Marine Advisory Council (CMAC). CMAC is the mechanism that the Canadian Coast Guard and the Department of Transport use to consult the public on regulatory matters. Boating safety and training organizations, cottager associations, enforcement agencies, marine equipment and boat manufacturers, the Department of Transport, and the Canadian Coast Guard were represented on the Working Group.

The Working Group completed its final review of the amendments to the SVR in the fall 1996. The success of the working group process has been demonstrated, since there are presently no outstanding issues pertaining to the amendments which have not been resolved to the satisfaction of Working Group members.

A consultation document outlining the amendments to the SVR was submitted to the national and regional Recreational Boating Advisory Councils (RBACs) for review. The councils are consultation bodies which advise the Commissioner and Regional Directors of the Canadian Coast Guard. They represent a broad cross-section of the boating community. The consultation document was also provided for review and comments to other selected boating organizations across the country who have a particular interest in the amendments to the SVR.

Wider consultations with the boating public were carried out coast to coast through information booths at major events, such as boatshows. A pamphlet explaining the changes was also designed and distributed to the public and recreational boating community. This pamphlet also provided an opportunity for interested persons to make written representations to the Canadian Coast Guard concerning the amendments. This opportunity for comment is still on-going and will terminate at the end of the pre-publication period of these Regulations in the *Canada Gazette*, Part I.

Les changements apportés aux pouvoirs des agents de mise en application de la loi n'entraîneront pas de coûts additionnels, mais ils permettront aux organismes de mise en application de la loi de mieux faire appliquer la réglementation dans le secteur nautique.

Il se pourrait toutefois que les organismes de mise en application de la loi voient leurs coûts augmenter du fait qu'il sera obligatoire de signaler tous les accidents de bateau entraînant cinq décès ou moins ou des blessures nécessitant des soins médicaux, ou encore causant des dommages matériels de plus de 2 500 \$ par bâtiment. Il faudra peut-être consacrer plus de temps à la tenue de livres ou aux interventions et enquêtes en cas d'accidents de bateau.

Les nouvelles exigences en matière de compte rendu d'accident signifient qu'on disposera pour la première fois d'un registre des accidents, blessures, décès et dommages matériels liés aux activités nautiques. Ce registre permettra d'analyser les accidents de bateau et d'en dégager les causes et tendances, exercice qui s'avérera d'une très grande utilité pour la conception de programmes de sécurité nautique, de modifications réglementaires et de normes de construction de bâtiments.

De plus, les rapports d'accidents causant des dommages matériels aux bâtiments permettront à la Garde côtière canadienne de prendre les mesures voulues pour que les bâtiments soient réparés et remis en état de navigabilité avant d'être réutilisés.

Consultations

Les travaux relatifs à la modification du RPB ont commencé en 1990 et ont été menés sous la direction du Groupe de travail sur le règlement et les normes concernant les petits bâtiments du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC). C'est par l'intermédiaire du CCMC que la Garde côtière canadienne et le ministère des Transports consultent le public au sujet de la réglementation. Le groupe de travail était formé de représentants d'organisations de sécurité nautique et de formation, d'associations de propriétaires de chalets, d'organismes chargés de la mise en application de la loi, de fabricants d'équipement maritime et de bateaux, du ministère des Transports et de la Garde côtière canadienne.

Le groupe de travail a terminé son examen final des modifications au RPB à l'automne 1996. La démarche choisie s'est manifestement avérée un succès puisque toutes les questions touchant les modifications ont été réglées à la satisfaction des membres du groupe de travail.

Un document de consultation décrivant les modifications au RPB a été soumis à l'examen des différents conseils consultatifs nationaux et régionaux sur la navigation de plaisance. Ces conseils sont des organismes de consultation qui conseillent le commissaire et les directeurs régionaux de la Garde côtière canadienne. Ils regroupent des représentants d'un large éventail de secteurs de l'industrie nautique. Le document de consultation a également été soumis à l'examen et aux commentaires de diverses organisations de plaisanciers des quatre coins du pays qui s'intéressaient de façon particulière au projet de modification du RPB.

De plus vastes consultations auprès de la communauté nautique ont été menées d'un océan à l'autre au moyen de kiosques d'information lors d'événements spéciaux (par exemple, des salons nautiques). Une brochure expliquant les changements proposés a aussi été conçue et distribuée au public et aux plaisanciers. Cette brochure a permis aux personnes intéressées de faire part de leurs observations par écrit à la Garde côtière canadienne au sujet des modifications proposées. Quiconque le désire peut d'ailleurs encore aujourd'hui soumettre ses commentaires. Les consultations se termineront à la fin de la période de publication préalable du nouveau règlement dans la Partie I de la *Gazette du Canada*.

Compliance and Enforcement

Most of these amendments clarify and modify existing requirements as opposed to creating new requirements. Any new requirements, for example those with respect to fueling and water-skiing, can be enforced in conjunction with the enforcement of the existing requirements. Therefore, no new enforcement burden is created.

With the increased clarity of requirements and terminology afforded by the amendments, enforcement and compliance activities will be facilitated. Moreover, the *Contraventions Act*, which has been in force in Ontario since April 1996 and in the Maritime provinces, Newfoundland and Manitoba since the 1997 boating season, will improve the tools available to enforcement officers by allowing police to ticket boaters, much as they do drivers of road vehicles for certain traffic offences. This is expected to increase the effectiveness of enforcement personnel by allowing them to spend more time on Canadian waterways carrying out enforcement duties. Up to now, enforcement of boating regulations was done by summary conviction involving the appearance in court of both the accused and the enforcement officer. The new ticketing process will also contribute to reducing case burden on the court system. The *Contraventions Act* is expected to be implemented in the other provinces in the next two to three years.

Contact

Edith Dussault, Senior Project Officer (Regulatory Development), Office of Boating Safety, Department of Fisheries and Oceans, Canada Building, 9th Floor, 344 Slater Street, Ottawa, Ontario K1A 0N7, (613) 990-6412.

Conformité et exécution

La majorité des changements proposés clarifient et modifient les exigences actuelles plutôt que d'en créer de nouvelles. Quant aux nouvelles exigences, par exemple celles concernant le ravitaillement en combustible et le ski nautique, elles s'intègrent aux exigences actuelles. Par conséquent, le projet de modification n'ajoute aucun fardeau sur le plan de l'exécution de la loi.

Au contraire, les exigences étant maintenant plus claires et mieux formulées, les activités de conformité et d'exécution s'en trouveront facilitées. De plus, la *Loi sur les contraventions*, qui est en vigueur en Ontario depuis avril 1996 et dans les provinces Maritimes, à Terre-Neuve et au Manitoba depuis la saison de navigation 1997, facilitera le travail des agents chargés de la mise en application de la loi en leur permettant de donner des contraventions aux plaisanciers, comme ils le font avec les conducteurs de véhicules automobiles pour certaines infractions de la route. L'efficacité des agents de mise en application de la loi devrait s'en trouver améliorée, puisqu'ils pourront passer plus de temps sur les eaux canadiennes à exercer leurs fonctions de contrôle d'application. Jusqu'à ce jour, le contrôle d'application du RPB s'est fait par condamnation sur déclaration sommaire, ce qui obligeait l'accusé et l'agent de mise en application de la loi à se présenter en cour. Le nouveau processus de contravention réduira le nombre de causes portées devant les tribunaux. La *Loi sur les contraventions* devrait être instaurée dans les autres provinces d'ici deux ou trois ans.

Personne-ressource

Edith Dussault, Agent principal de projet (Développement de la réglementation), Bureau de la sécurité nautique, Ministère des Pêches et des Océans, Édifice Canada, 9^e étage, 344, rue Slater, Ottawa (Ontario) K1A 0N7, (613) 990-6412.

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council, pursuant to sections 338^a, 405^b, 478 and 562^c of the *Canada Shipping Act*, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Small Vessel Regulations*.

The proposed effective date of the Regulations is the date of registration thereof by the Clerk of the Privy Council, except for sections 2 and 6, which will come into effect at a date to be specified.

Any interested person may make representations concerning the proposed amendments within 45 days after the date of publication of this notice. All such representations must be addressed to Edith Dussault, Senior Project Officer (Regulatory Development), Office of Boating Safety, Department of Fisheries and Oceans, Canada Building, 9th Floor, 344 Slater Street, Ottawa, Ontario K1A 0N7, and cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of this notice.

November 20, 1997

MICHEL GARNEAU
Assistant Clerk of the Privy Council

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est par les présentes donné que le Gouverneur en conseil, en vertu des articles 338^a, 405^b, 478 et 562^c de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur les petits bâtiments*, ci-après.

La date prévue pour l'entrée en vigueur du Règlement est la date de son enregistrement par le greffier du Conseil privé. Les articles 2 et 6 dudit règlement entreront en vigueur à une date qui sera annoncée.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de modification, dans les 45 jours suivant la date de publication du présent avis, à Edith Dussault, Agent principal de projet (Développement de la réglementation), Bureau de la sécurité nautique, Ministère des Pêches et des Océans, Édifice Canada, 9^e étage, 344, rue Slater, Ottawa (Ontario) K1A 0N7. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, et la date de publication du présent avis.

Le 20 novembre 1997

Le greffier adjoint du Conseil privé
MICHEL GARNEAU

^a R.S., 1985, c. 6 (3rd Supp.), s. 47

^b R.S., 1985, c. 6 (3rd Supp.), s. 58

^c R.S., 1985, c. 6 (3rd Supp.), s. 77

^a L.R. (1985), ch. 6 (3^e suppl.), art. 47

^b L.R. (1985), ch. 6 (3^e suppl.), art. 58

^c L.R. (1985), ch. 6 (3^e suppl.), art. 77

**REGULATIONS AMENDING
THE SMALL VESSEL REGULATIONS**

AMENDMENTS

1. The heading before section 2 and sections 2 to 6¹ of the *Small Vessel Regulations*² are replaced by the following:

INTERPRETATION

- 2.** The definitions in this section apply in these Regulations.
- “Act” means the *Canada Shipping Act. (Loi)*
- “construction standards” means the standards set out in *Construction Standards for Small Vessels*, issued by the Department of Transport, TP 1332, as amended from time to time. (*normes de construction*)
- “length” means, in respect of a small vessel, except in Part III, the length overall (LOA), specifically, the distance measured between two planes normal to the centre line, one through the foremost part of the craft and the other through the aftermost part of the craft. (*longueur*)
- “mile” means the international nautical mile of 1 852 m. (*mille*)
- “Minister” means the Minister of Fisheries and Oceans in respect of pleasure yachts and the Minister of Transport in respect of all other small vessels. (*ministre*)
- “power-driven vessel” means a vessel that is propelled by machinery. (*bâtiment à propulsion mécanique*)
- “small vessel” means a vessel described in section 3. (*petit bâtiment*)

APPLICATION

- 3.** These Regulations apply to the following small vessels:
- (a) a pleasure yacht that does not exceed 20 tons register tonnage;
- (b) a vessel, other than a pleasure yacht, that does not exceed 5 tons gross tonnage and that does not carry more than 12 passengers; and
- (c) a power-driven vessel that does not exceed 15 tons gross tonnage, that does not carry passengers and that is neither a pleasure yacht nor a fishing vessel.

PROHIBITION

4. (1) No person shall operate a small vessel unless all equipment required by these Regulations to be carried by the vessel is in good condition and capable of functioning properly.

(2) No owner or other person entrusted by an owner with the care and control of a small vessel shall allow another person to operate the small vessel unless all equipment required by these Regulations to be carried by the vessel is in good condition and capable of functioning properly.

2. Part II³ of the Regulations is replaced by the following:

PART II

**MINIMUM EQUIPMENT REQUIREMENTS
FOR PLEASURE YACHTS**

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT
SUR LES PETITS BÂTIMENTS**

MODIFICATIONS

1. L'intertitre précédant l'article 2 et les articles 2 à 6¹ du *Règlement sur les petits bâtiments*² sont remplacés par ce qui suit :

DÉFINITIONS

- 2.** Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement.
- « bâtiment à propulsion mécanique » Bâtiment mû par des machines. (*power-driven vessel*)
- « Loi » La *Loi sur la marine marchande du Canada. (Act)*
- « longueur » En ce qui a trait aux petits bâtiments, sauf ceux visés à la partie III, la longueur hors tout, plus précisément, la distance mesurée entre deux plans perpendiculaires à l'axe longitudinal, entre les extrémités extérieures du bâtiment. (*length*)
- « mille » Le mille marin international correspondant à 1 852 m. (*mile*)
- « ministre » Le ministre des Pêches et des Océans, à l'égard des yachts de plaisance, et le ministre des Transports, à l'égard des autres petits bâtiments. (*Minister*)
- « normes de construction » Les *Normes de construction des petits bateaux*, TP 1332, publiées par le ministère des Transports, avec leurs modifications successives. (*construction standards*)
- « petit bâtiment » Bâtiment visé à l'article 3. (*small vessel*)

CHAMP D'APPLICATION

- 3.** Le présent règlement s'applique aux petits bâtiments suivants :
- a) les yachts de plaisance ayant une jauge au registre d'au plus 20 tonneaux;
- b) les bâtiments, autres que les yachts de plaisance, ayant une jauge brute d'au plus 5 tonneaux et ne transportant pas plus de 12 passagers;
- c) les bâtiments à propulsion mécanique qui ont une jauge brute d'au plus 15 tonneaux, qui ne transportent aucun passager et qui ne sont ni des yachts de plaisance ni des bateaux de pêche.

INTERDICTION

4. (1) Il est interdit d'utiliser un petit bâtiment, sauf si tout l'équipement qui, aux termes du présent règlement, doit être à bord est en bon état et peut fonctionner adéquatement.

(2) Le propriétaire d'un petit bâtiment ou la personne à qui le propriétaire en a confié le soin et le contrôle ne peut permettre à quiconque de l'utiliser, à moins que tout l'équipement qui, aux termes du présent règlement doit être à bord soit en bon état et puisse fonctionner adéquatement.

2. La partie II³ du même règlement est remplacée par ce qui suit :

PARTIE II

**EXIGENCES MINIMALES VISANT L'ÉQUIPEMENT
DE YACHTS DE PLAISANCE**

¹ SOR/95-536; SOR/80-443; SOR/80-191

² C.R.C., c. 1487

³ SOR/80-191; SOR/80-443; SOR/82-837; SOR/86-95

¹ DORS/95-536; DORS/80-443; DORS/80-191

² C.R.C., ch. 1487

³ DORS/80-191; DORS/80-443; DORS/82-837; DORS/86-95

Interpretation

16. The definitions in this section apply in this Part.
- “bailer” means a manual pump apparatus or a container capable of removing water from a pleasure yacht and that meets the requirements of section 16.3. (*écope*)
- “final preparation” means the final preparation of an athlete for a competition. (*derniers préparatifs*)
- “formal training” means practice for an official competition under the auspices of a coach certified by a governing body. (*entraînement officiel*)
- “freeboard” means the maximum vertical distance above the design waterline at the lowest point at which a person may re-board from the water, excluding the area of the engine recess of the motor well. (*franc-bord*)
- “governing body” means a national water sport governing body
- (a) that publishes written rules and criteria respecting conduct and safety requirements during an official competition; and
 - (b) that
 - (i) certifies coaches and coaching programs,
 - (ii) has a certified program for officials, or
 - (iii) recommends training and safety guidelines for certified coaches. (*fédération sportive*)
- “lifejacket” means a buoyant life-saving apparatus other than a personal flotation device that is intended to be worn by a person and that is designed according to the specifications provided in Regulation 32 of Chapter III of the Safety Convention. (*gilet de sauvetage*)
- “manual propelling device” means
- (a) two oars and rowlocks;
 - (b) two paddles;
 - (c) one paddle, if the pleasure yacht cannot carry more than one person; or
 - (d) any other apparatus, mechanical in nature, that is intended to push or drive a pleasure yacht onward. (*dispositif de propulsion manuelle*)
- “official competition” means a competition or regatta organized by a governing body or by a club or an organization that is affiliated with a governing body. (*compétition officielle*)
- “owner” means a person who owns a pleasure yacht. (*propriétaire*)
- “personal flotation device” means a buoyant life-saving apparatus other than a lifejacket, intended to be worn by a person, that is of the inherently buoyant type, the inflatable type or the type which is a combination of both. (*vêtement de flottaison individuel*)
- “personal watercraft” means an enclosed hull, water-jet driven vessel, with a maximum length of 4 m with no cockpit, that is designed to be used by a maximum of three people while straddling, sitting, standing or kneeling. (*moto marine*)
- “reboarding device” means a ladder or other apparatus that does not include any part of the propulsion unit and is intended to assist persons in regaining access to a vessel from the water. (*dispositif pour remonter à bord*)
- “safety boat” means a vessel with a crew on board that is used for surveillance and life-guarding activities during formal training and official competitions. (*bateau de secours*)
- “sailboard” means a pleasure yacht that
- (a) is under sail;
 - (b) is not propelled by machinery; and

Définitions

16. Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente partie.
- « appareil de signalisation sonore » À tout le moins, corne sonore à gaz comprimé portative ou dispositif électrique d'une force sonore équivalente qui est conforme aux exigences du *Règlement sur les abordages*. (*sound-signalling appliance*)
- « bateau de secours » Bâtiment ayant à son bord un équipage et qui est utilisé pour les activités de surveillance et de sauvetage de la vie humaine lors des périodes d'entraînement officiel ou des compétitions officielles. (*safety boat*)
- « câble de remorquage » Câble se prêtant au remorquage du bâtiment sur lequel il est transporté. (*towline*)
- « compétition officielle » Compétition ou régata organisée par une fédération sportive ou par un club ou un organisme affiliés à une telle fédération. (*official competition*)
- « derniers préparatifs » Dernières dispositions prises par un athlète en vue d'une compétition officielle. (*final preparation*)
- « dispositif de propulsion manuelle » S'entend, selon le cas :
- a) de deux rames et dames de nage;
 - b) de deux pagaies;
 - c) d'une pagaie, si le yacht de plaisance ne peut transporter plus d'une personne;
 - d) de tout autre moyen mécanique destiné à pousser ou à propulser le yacht de plaisance. (*manual propelling device*)
- « dispositif de signalisation sonore » Sifflet à air sans pois portatif ou instrument équivalent ayant une portée sonore d'au moins 0,5 mille. (*sound-signalling device*)
- « dispositif pour remonter à bord » À l'exclusion de toute partie de l'unité de propulsion, échelle ou autre dispositif destinés à aider les personnes à remonter à bord d'un bâtiment depuis l'eau. (*reboarding device*)
- « écope » Pompe à main ou contenant qui permet d'enlever l'eau d'un yacht de plaisance et qui répond aux exigences de l'article 16.3. (*bailer*)
- « entraînement officiel » Pratique en vue d'une compétition officielle sous l'égide d'un entraîneur agréé par une fédération sportive. (*formal training*)
- « fédération sportive » Organisme national de réglementation d'un sport nautique qui :
- a) publie par écrit des règles et critères relatifs à la tenue des compétitions officielles et aux exigences de sécurité à respecter pendant celles-ci;
 - b) selon le cas :
 - (i) agréé des entraîneurs et des programmes d'entraînement,
 - (ii) possède un programme d'agrément des officiels,
 - (iii) recommande des lignes directrices sur l'entraînement et la sécurité à l'intention des entraîneurs agréés. (*governing body*)
- « franc-bord » La distance verticale maximale au-dessus de la ligne de flottaison en charge au point le plus bas auquel une personne peut remonter à bord depuis l'eau, à l'exclusion du logement du puits du moteur. (*freeboard*)
- « gilet de sauvetage » Engin de sauvetage flottant, autre qu'un vêtement de flottaison individuel, destiné à être porté par une personne et conçu selon les spécifications de la règle 32 du chapitre III de la Convention de sécurité. (*lifejacket*)
- « moto marine » Bâtiment à coque fermée, hydropropulsé, mesurant au plus 4 m de longueur et sans cockpit, conçu pour être utilisé par au plus trois personnes assises, debout, à genoux ou à califourchon. (*personal watercraft*)

(c) that has a totally enclosed hull fitted with a free standing mast that attaches to the hull through a universal joint. (*planche à voile*)

“sound-signalling appliance” means, as a minimum, a hand-held compressed gas horn or electrical device of equivalent loudness that meets the requirements of the *Collision Regulations*. (*appareil de signalisation sonore*)

“sound-signalling device” means a portable, air-blown, pealess whistle or equivalent, having an audibility range of at least 0.5 mile. (*dispositif de signalisation sonore*)

“towline” means a rope suitable for towing the vessel on which it is carried. (*câble de remorquage*)

Application

16.1 (1) Subject to subsection (2), this Part applies to every pleasure yacht that is kept and operated in Canada.

(2) This Part does not apply to a pleasure yacht that is ordinarily kept outside Canada if it is operated in Canada for a period of less than 90 consecutive days and it complies, in respect of registration and safety equipment requirements, with the laws of the country in which it is ordinarily kept.

Standards

16.2 Every pleasure yacht shall carry personal protection equipment, boat safety equipment, fire-fighting equipment and pyrotechnic distress signals that

- (a) meet the standards set out in Schedule III; or
- (b) if no standards are set out in Schedule III, bear the stamp, label or other official mark of the Canadian General Standards Board, the Underwriters Laboratory of Canada, the Canadian Standards Association, the Society of Automotive Engineers or any other body that makes standards applicable to the equipment and signals referred to in this section.

16.3 A bailer shall be made of plastic or metal, have an opening of at least 25 cm² and have a volume of at least 300 mL.

Pleasure Yachts not over 6 m in Length

16.4 (1) Subject to sections 16.9 to 16.12 and 16.14 to 16.16, every pleasure yacht not over 6 m in length shall carry the personal protection equipment, boat safety equipment, distress equipment and navigation equipment set out in subsections (2) to (5).

- (2) Personal protection equipment shall consist of
 - (a) one personal flotation device, small vessel lifejacket or standard lifejacket of appropriate size for each person on board; and
 - (b) one buoyant heaving line of not less than 15 m or one throwable floating device.
- (3) Boat safety equipment shall consist of
 - (a) a manual propelling device or an anchor fastened to not less than 10 m of cable, rope or chain, or not less than 10 m of cable, rope or chain when used in combination;
 - (b) one bailer or one manual pump;
 - (c) one Class 5BC fire extinguisher, if the pleasure yacht is equipped with

« planche à voile » Yacht de plaisance :

- (a) se déplaçant à voile;
- (b) non mû par une machine;
- (c) ayant un coque entièrement fermée muni d'un mât autonome fixé à la coque à l'aide d'un joint universel. (*sailboard*)

« propriétaire » La personne qui possède un yacht de plaisance. (*owner*)

« vêtement de flottaison individuel » Engin de sauvetage flottant, autre qu'un gilet de sauvetage, destiné à être porté par une personne, qui est du type à flottabilité inhérente ou du type gonflable, ou une combinaison des deux. (*personal flotation device*)

Champ d'application

16.1 (1) Sous réserve du paragraphe (2), la présente partie s'applique aux yachts de plaisance qui sont gardés et utilisés au Canada.

(2) La présente partie ne s'applique pas aux yachts de plaisance qui sont habituellement gardés à l'étranger s'ils sont utilisés au Canada pendant moins de 90 jours consécutifs et s'ils sont conformes aux lois visant l'enregistrement et l'équipement de sécurité du pays où ils sont habituellement gardés.

Normes

16.2 Tout yacht de plaisance doit avoir à bord un équipement de protection individuelle, un équipement de sécurité de bateau, un matériel de lutte contre l'incendie et des signaux de détresse pyrotechniques qui, selon le cas :

- a) sont conformes aux normes prévues à l'annexe III;
- b) lorsqu'aucune norme applicable n'est prévue à l'annexe III, portent l'estampille, l'étiquette ou une autre marque officielle de l'Office des normes générales du Canada, des Laboratoires des assureurs du Canada, de l'Association canadienne de normalisation, de la Society of Automotive Engineers ou de tout autre organisme qui élabore des normes applicables à l'équipement et aux signaux visés au présent article.

16.3 Les écopes doivent être en plastique ou en métal et avoir une ouverture d'au moins 25 cm² et un volume d'au moins 300 mL.

Yachts de plaisance d'au plus 6 m de longueur

16.4 (1) Sous réserve des articles 16.9 à 16.12 et 16.14 à 16.16, tout yacht de plaisance d'au plus 6 m de longueur doit avoir à bord l'équipement de protection individuelle, l'équipement de sécurité de bateau, l'équipement de détresse et l'équipement de navigation prévus aux paragraphes (2) à (5).

- (2) L'équipement de protection individuelle est le suivant :
 - a) pour chaque personne à bord, un vêtement de flottaison individuel, un gilet de sauvetage pour petit bâtiment ou un gilet de sauvetage normalisé de la bonne taille;
 - b) une ligne d'attrape flottante d'au moins 15 m de longueur ou un engin flottant à lancer.
- (3) L'équipement de sécurité de bateau est le suivant :
 - a) un dispositif de propulsion manuelle ou une ancre fixée à une chaîne, un câble ou un cordage, ou à une combinaison de ceux-ci, d'au moins de 10 m de longueur;
 - b) une écope ou une pompe à main;
 - c) un extincteur d'incendie de classe 5BC, si le yacht est équipé de l'un ou l'autre des appareils suivants :

- (i) an inboard engine,
 - (ii) an outboard engine with a battery-operated starting system,
 - (iii) a fixed fuel tank of any size, or
 - (iv) a cooking, heating or refrigerating appliance; and
- (d) one towline not less than $\frac{3}{4}$ of the length of the pleasure yacht, unless the pleasure yacht carries a cable or rope or a combination of cable and rope of not less than 10 m.

(4) Distress equipment shall consist of

- (a) a watertight flashlight and heliograph; or
- (b) six pyrotechnic distress signals of which at least three shall be of Type A, B or C and at least two shall be of Type D.

(5) Navigation equipment shall consist of

- (a) a sound-signalling device and, if the pleasure yacht is operated after sunset and before sunrise or in periods of restricted visibility, navigation lights that comply with the requirements of the *Collision Regulations*; or
- (b) if the pleasure yacht is not a power-driven vessel and is operated after sunset and before sunrise, a sound-signalling device and a watertight flashlight.

Over 6 m but not over 8 m in Length

16.5 (1) Subject to sections 16.9 to 16.16, every pleasure yacht over 6 m but not over 8 m in length shall carry the personal protection equipment, boat safety equipment, distress equipment and navigation equipment set out in subsections (2) to (5).

(2) Personal protection equipment shall consist of

- (a) one personal flotation device, small vessel lifejacket or standard lifejacket of appropriate size for each person on board;
- (b) either
 - (i) one buoyant heaving line of not less than 15 m,
 - (ii) one lifebuoy with an outside diameter of 610 mm or 762 mm attached to a buoyant line of not less than 15 m, or
 - (iii) a throwable floating device attached to a buoyant line of not less than 15 m; and
- (c) a reboarding device.

(3) Boat safety equipment shall consist of

- (a) a manual propelling device or an anchor fastened to not less than 15 m of cable, rope or chain, or not less than 15 m of cable, rope or chain when used in combination;
- (b) one bailer or one manual pump;
- (c) one Class 5BC fire extinguisher, if the pleasure yacht is
 - (i) a power-driven vessel, or
 - (ii) equipped with a cooking, heating or refrigerating appliance; and
- (d) one towline not less than $\frac{3}{4}$ of the length of the pleasure yacht, unless the pleasure yacht carries a cable or rope or a combination of cable and rope of not less than 15 m.

(4) Distress equipment shall consist of

- (a) a watertight flashlight and a heliograph; and
- (b) six pyrotechnic distress signals of which at least three shall be of Type A, B or C and at least two shall be of Type D.

- (i) un moteur en-bord,
 - (ii) un moteur hors-bord avec système de démarrage à batterie,
 - (iii) un réservoir à carburant fixe d'une taille quelconque,
 - (iv) un appareil de cuisson, de chauffage ou de réfrigération;
- (d) un câble de remorquage d'une longueur au moins égale aux trois quarts de celle du yacht, à moins que celui-ci ne transporte un câble ou un cordage, ou une combinaison de ceux-ci, d'au moins 10 m de longueur.

(4) L'équipement de détresse est le suivant :

- a) soit une lampe de poche étanche à l'eau et un héliographe;
- b) soit six signaux de détresse pyrotechniques, dont au moins trois de type A, B ou C et au moins deux de type D.

(5) L'équipement de navigation est le suivant :

- a) soit un dispositif de signalisation sonore et, si le yacht est utilisé entre le coucher et le lever du soleil ou par visibilité réduite, des feux de navigation conformes aux exigences du *Règlement sur les abordages*;
- b) soit, si le yacht n'est pas un bâtiment à propulsion mécanique et qu'il est utilisé entre le coucher et le lever du soleil, un dispositif de signalisation sonore et une lampe de poche étanche à l'eau.

Yachts de plaisance de plus de 6 m et d'au plus 8 m de longueur

16.5 (1) Sous réserve des articles 16.9 à 16.16, tout yacht de plaisance de plus de 6 m de longueur sans dépasser 8 m doit avoir à bord l'équipement de protection individuelle, l'équipement de sécurité de bateau, l'équipement de détresse et l'équipement de navigation prévus aux paragraphes (2) à (5).

(2) L'équipement de protection individuelle est le suivant :

- a) pour chaque personne à bord, un vêtement de flottaison individuel, un gilet de sauvetage pour petit bâtiment ou un gilet de sauvetage normalisé de la bonne taille;
- b) l'un ou l'autre des articles suivants :
 - (i) une ligne d'attrape flottante d'au moins 15 m de longueur,
 - (ii) une bouée de sauvetage ayant un diamètre extérieur de 610 mm ou de 762 mm fixée à une ligne flottante d'au moins 15 m de longueur,
 - (iii) un engin flottant à lancer fixé à une ligne flottante d'au moins 15 m de longueur;
- c) un dispositif pour remonter à bord.

(3) L'équipement de sécurité de bateau est le suivant :

- a) un dispositif de propulsion manuelle ou une ancre fixée à une chaîne, un câble ou un cordage, ou à une combinaison de ceux-ci, d'au moins 15 m de longueur;
- b) une écope ou une pompe à main;
- c) un extincteur d'incendie de classe 5BC, dans les cas suivants :
 - (i) le yacht de plaisance est un bâtiment à propulsion mécanique,
 - (ii) il est équipé d'un appareil de cuisson, de chauffage ou de réfrigération;
- d) un câble de remorquage d'une longueur au moins égale aux trois quarts de celle du yacht, à moins que celui-ci ne transporte un câble ou un cordage, ou une combinaison de ceux-ci, d'au moins 15 m de longueur.

(4) L'équipement de détresse est le suivant :

- a) une lampe de poche étanche à l'eau et un héliographe;
- b) six signaux de détresse pyrotechniques, dont au moins trois de type A, B ou C et au moins deux de type D.

- (5) Navigation equipment shall consist of
- (a) a sound-signalling device; and
 - (b) if the pleasure yacht is operated after sunset and before sunrise or in periods of restricted visibility, navigation lights that comply with the requirements of the *Collision Regulations*.

Over 8 m but not over 12 m in Length

16.6 (1) Subject to sections 16.9 to 16.16, every pleasure yacht over 8 m in length but not over 12 m in length shall carry the personal protection equipment, boat safety equipment, distress equipment and navigation equipment set out in subsections (2) to (5).

- (2) Personal protection equipment shall consist of
- (a) one personal flotation device, small vessel lifejacket or standard lifejacket of appropriate size for each person on board;
 - (b) a buoyant heaving line of not less than 15 m;
 - (c) either
 - (i) a lifebuoy with an outside diameter of 610 mm or 762 mm attached to a buoyant line of not less than 15 m and equipped with a self-igniting light, or
 - (ii) a throwable floating device equipped with a buoyant line of not less than 15 m; and
 - (d) a reboarding device.
- (3) Boat safety equipment shall consist of
- (a) an anchor fastened to not less than 30 m of cable, rope or chain, or not less than 30 m of cable, rope or chain when used in combination;
 - (b) one bailer or one manual pump; and
 - (c) one Class 10BC fire extinguisher, if the pleasure yacht is
 - (i) a power-driven vessel, or
 - (ii) equipped with a cooking, heating or refrigerating appliance.

- (4) Distress equipment shall consist of
- (a) a watertight flashlight and a heliograph; and
 - (b) twelve pyrotechnic distress signals of which at least six shall be of Type A, B or C and at least two shall be of Type D.

(5) Navigation equipment shall consist of a sound-signalling appliance and navigation lights that comply with the requirements of the *Collision Regulations*.

Over 12 m but not over 20 m in Length

16.7 (1) Subject to sections 16.9, 16.11 to 16.14 and 16.16, every pleasure yacht over 12 m in length but not over 20 m in length shall carry the personal protection equipment, boat safety equipment, distress equipment and navigation equipment set out in subsections (2) to (5).

- (2) Personal protection equipment shall consist of
- (a) one personal flotation device, small vessel lifejacket or standard lifejacket of appropriate size for each person on board;
 - (b) a buoyant heaving line of not less than 15 m;
 - (c) either
 - (i) a lifebuoy with an outside diameter of 610 mm or 762 mm attached to a 15 m buoyant line of not less than 15 m and equipped with a self-igniting light, or

- (5) L'équipement de navigation est le suivant :
- a) un dispositif de signalisation sonore;
 - b) si le yacht est utilisé entre le coucher et le lever du soleil ou par visibilité réduite, des feux de navigation conformes aux exigences du *Règlement sur les abordages*.

Yachts de plaisance de plus de 8 m et d'au plus 12 m de longueur

16.6 (1) Sous réserve des articles 16.9 à 16.16, tout yacht de plaisance de plus de 8 m de longueur sans dépasser 12 m doit avoir à bord l'équipement de protection individuelle, l'équipement de sécurité de bateau, l'équipement de détresse et l'équipement de navigation prévus aux paragraphes (2) à (5).

- (2) L'équipement de protection individuelle est le suivant :
- a) pour chaque personne à bord, un vêtement de flottaison individuel, un gilet de sauvetage pour petit bâtiment ou un gilet de sauvetage normalisé de la bonne taille;
 - b) une ligne d'attrape flottante d'au moins 15 m de longueur;
 - c) l'un ou l'autre des articles suivants :
 - (i) une bouée de sauvetage ayant un diamètre extérieur de 610 mm ou de 762 mm fixée à une ligne flottante d'au moins 15 m de longueur et munie d'un feu à allumage automatique,
 - (ii) un engin flottant à lancer muni d'une ligne flottante d'au moins 15 m de longueur;
 - d) un dispositif pour remonter à bord.
- (3) L'équipement de sécurité de bateau est le suivant :
- a) une ancre fixée à une chaîne, un câble ou un cordage, ou à une combinaison de ceux-ci, d'au moins 30 m de longueur;
 - b) une écope ou une pompe à main;
 - c) un extincteur d'incendie de classe 10BC, dans les cas suivants :
 - (i) le yacht de plaisance est un bâtiment à propulsion mécanique,
 - (ii) il est équipé d'un appareil de cuisson, de chauffage ou de réfrigération.

- (4) L'équipement de détresse est le suivant :
- a) une lampe de poche étanche à l'eau et un héliographe;
 - b) douze signaux de détresse pyrotechniques, dont au moins six de type A, B ou C et au moins deux de type D.

(5) L'équipement de navigation se compose d'un appareil de signalisation sonore et de feux de navigation conformes aux exigences du *Règlement sur les abordages*.

Yachts de plaisance de plus de 12 m et d'au plus 20 m de longueur

16.7 (1) Sous réserve des articles 16.9, 16.11 à 16.14 et 16.16, tout yacht de plaisance de plus de 12 m de longueur sans dépasser 20 m doit avoir à bord l'équipement de protection individuelle, l'équipement de sécurité de bateau, l'équipement de détresse et l'équipement de navigation prévus aux paragraphes (2) à (5).

- (2) L'équipement de protection individuelle est le suivant :
- a) pour chaque personne à bord, un vêtement de flottaison individuel, un gilet de sauvetage pour petit bâtiment ou un gilet de sauvetage normalisé de la bonne taille;
 - b) une ligne d'attrape flottante d'au moins 15 m de longueur;
 - c) l'un ou l'autre des articles suivants :
 - (i) une bouée de sauvetage ayant un diamètre extérieur de 610 mm ou de 762 mm fixée à une ligne flottante d'au moins 15 m de longueur et munie d'un feu à allumage automatique,

- (ii) a throwable floating device attached to a buoyant line of not less than 15 m; and
- (d) a reboarding device.
- (3) Boat safety equipment shall consist of
 - (a) an anchor fastened to not less than 50 m of cable, rope or chain, or not less than 50 m of cable, rope or chain when used in combination;
 - (b) bilge-pumping arrangements;
 - (c) one Class 10BC fire extinguisher located at each access to any space where a cooking, heating or refrigerating appliance is fitted, and two additional 10BC fire extinguishers, one of which shall be located adjacent to the entrance to the accommodation space, if any, and the other located at the entrance to the engine room space; and
 - (d) two fire buckets and one fire axe.
- (4) Distress equipment shall consist of
 - (a) a watertight flashlight and a heliograph; and
 - (b) twelve pyrotechnic distress signals of which at least six shall be of Type A, B or C and at least two shall be of Type D; and
 - (c) a radio that complies with the requirements of the *Radio Regulations, 1986*.
- (5) Navigation equipment shall consist of sound-signalling appliances and navigation lights that comply with the requirements of the *Collision Regulations*.

Over 20 m in Length

16.8 (1) Subject to section 16.16, every pleasure yacht over 20 m in length shall carry the personal protection equipment, boat safety equipment, distress equipment and navigation equipment set out in subsections (2) to (5).

- (2) Personal protection equipment shall consist of
 - (a) one personal flotation device, small vessel lifejacket or standard lifejacket of appropriate size for each person on board;
 - (b) one buoyant heaving line of not less than 30 m in length;
 - (c) two lifebuoys each of which has an outside diameter of 762 mm and is attached to a buoyant line of not less than 30 m, and one of which has a self-igniting light; and
 - (d) a lifting harness with rigging appropriate to the lifting device being used, and a reboarding device.
- (3) Boat safety equipment shall consist of
 - (a) an anchor fastened to not less than 50 m of cable, rope or chain, or not less than 50 m of cable, rope or chain when used in combination;
 - (b) bilge-pumping arrangements that have a capacity of not less than that of the fire pump required by paragraph (c);
 - (c) one power-driven fire pump located outside the machinery space with one fire hose and nozzle whereby a jet of water can be directed into any part of the pleasure yacht;
 - (d) one Class 10BC fire extinguisher at the entrance of each accommodation space, one Class 10BC fire extinguisher located adjacent to the galley area and one 10BC fire extinguisher at the entrance of the engine room space, if any;
 - (e) two fire axes; and
 - (f) four fire buckets.

- (ii) un engin flottant à lancer muni d'une ligne flottante d'au moins 15 m de longueur;
- d) un dispositif pour remonter à bord.
- (3) L'équipement de sécurité de bateau est le suivant :
 - a) une ancre fixée à une chaîne, un câble ou un cordage, ou à une combinaison de ceux-ci, d'au moins 50 m de longueur;
 - b) des installations d'épuisement de cale;
 - c) un extincteur d'incendie de classe 10BC situé à l'entrée de chaque local où se trouve un appareil de cuisson, de chauffage ou de réfrigération, et deux autres extincteurs d'incendie de classe 10BC, dont un doit être placé près de l'entrée du local d'habitation, le cas échéant, et l'autre à l'entrée de la chambre des machines;
 - d) deux seaux d'incendie et une hache d'incendie.
- (4) L'équipement de détresse est le suivant :
 - a) une lampe de poche étanche à l'eau et un héliographe;
 - b) douze signaux de détresse pyrotechniques, dont au moins six de type A, B ou C et au moins deux de type D;
 - c) un appareil radio conforme aux exigences du *Règlement de 1986 sur la radio*.
- (5) L'équipement de navigation se compose d'appareils de signalisation sonore et de feux de navigation conformes aux exigences du *Règlement sur les abordages*.

Yachts de plaisance de plus de 20 m de longueur

16.8 (1) Sous réserve de l'article 16.16, tout yacht de plaisance mesurant plus de 20 m de longueur doit avoir à bord l'équipement de protection individuelle, l'équipement de sécurité de bateau, l'équipement de détresse et l'équipement de navigation prévus aux paragraphes (2) à (5).

- (2) L'équipement de protection personnelle est le suivant :
 - a) pour chaque personne à bord, un vêtement de flottaison individuel, un gilet de sauvetage pour petit bâtiment ou un gilet de sauvetage normalisé de la bonne taille;
 - b) une ligne d'attrape flottante d'au moins 30 m de longueur;
 - c) deux bouées de sauvetage, chacune ayant un diamètre extérieur de 762 mm, chacune étant fixée à une ligne flottante d'au moins 30 m de longueur, et l'une étant munie d'un feu à allumage automatique;
 - d) un harnais de levage avec le cordage approprié pour le dispositif de levage utilisé et un dispositif pour remonter à bord.
- (3) L'équipement de sécurité de bateau est le suivant :
 - a) une ancre fixée à une chaîne, un câble ou un cordage, ou à une combinaison de ceux-ci, d'au moins 50 m de longueur;
 - b) une installation d'épuisement de cale ayant une capacité au moins égale à celle de la pompe à incendie visée à l'alinéa c);
 - c) une pompe à incendie mécanique située à l'extérieur de la chambre des machines et munie d'une lance d'incendie et d'un ajustage permettant de diriger un jet d'eau sur toute partie du yacht;
 - d) un extincteur d'incendie de classe 10BC situé à l'entrée de chaque local d'habitation, un extincteur d'incendie de classe 10BC situé près de l'entrée de la cuisine et un extincteur d'incendie de classe 10BC situé à l'entrée de la tranchée des machines, le cas échéant;
 - e) deux haches d'incendie;
 - f) quatre seaux d'incendie.

- (4) Distress equipment shall consist of
- (a) a watertight flashlight and a heliograph; and
 - (b) twelve pyrotechnic distress signals of which at least six shall be of Type A, B or C and at least two shall be of Type D.

(5) Navigation equipment shall consist of sound-signalling appliances and navigation lights that comply with the requirements of the *Collision Regulations*.

Exception regarding Requirement for Bailers or Water Pumps

16.9 An item referred to in paragraph 16.4(3)(b), 16.5(3)(b), 16.6(3)(b) or 16.7(3)(b) is not required in the case of

- (a) a self-bailing sealed hull sailing vessel fitted with a recess-type cockpit that cannot contain a sufficient quantity of water to make the vessel capsized; or
- (b) a vessel that has a subdivided multiple-sealed hull in which the flotation is provided by
 - (i) sealed buoyancy chambers, or
 - (ii) the hull totally filled with buoyant material or a combination of buoyant material and sealed buoyancy chambers.

Exception regarding Requirement for Distress Equipment

16.10 Paragraphs 16.4(4)(b), 16.5(4)(b), 16.6(4)(b) and 16.7(4)(b) do not apply to pleasure yachts that

- (a) operate exclusively in a river, canal or lake or are propelled solely by oars or paddles, if the body of water in which they operate is no more than two miles from shore to shore at any point where the pleasure yacht operates; or
- (b) are engaged in or are in final preparation for an official competition and have no sleeping arrangements.

Exception for Sailboards

16.11 A sailboard is not subject to the requirements of this Part if the operator is

- (a) wearing a personal flotation device in accordance with paragraph 16.14(b) and carrying a sound-signalling device; or
- (b) engaged in an official wave jumping or slalom competition, while in the immediate presence of a safety boat carrying a sufficient number of personal flotation devices in accordance with paragraph 16.14(b) that can be donned in the water.

Exception for Certain Racing Canoes, Kayaks and Rowing Shells

16.12 A pleasure yacht that is a racing canoe, kayak or rowing shell is not subject to the requirements of this Part if

- (a) it is within 500 m of a safety boat carrying personal flotation devices, that can be donned in the water, in sufficient number to supply the crew of the largest pleasure yacht on the water;
- (b) when there is no safety boat, it carries prescribed personal flotation devices, a heliograph, a sound-signalling device and, if it is operated after sunset and before sunrise, a watertight flashlight; or
- (c) it and its crew are engaged in formal training, in official competition or in final preparation for an official competition.

(4) L'équipement de détresse est le suivant :

- a) une lampe de poche étanche à l'eau et un héliographe;
- b) douze signaux de détresse pyrotechniques, dont au moins six de type A, B ou C et au moins deux de type D.

(5) L'équipement de navigation se compose d'appareils de signalisation sonore et de feux de navigation conformes aux exigences du *Règlement sur les abordages*.

Exception à l'exigence concernant les écopés et pompes à eau

16.9 Il n'est pas nécessaire d'avoir à bord des bâtiments suivants un article visé aux alinéas 16.4(3)b, 16.5(3)b, 16.6(3)b ou 16.7(3)b :

- a) un voilier à coque fermée de type auto-videur avec cabine encastree ne pouvant contenir suffisamment d'eau pour chavirer;
- b) un bâtiment à coque fermée à divisions multiples dont la flottabilité est assurée, selon le cas :
 - (i) par des chambres de flottaison scellées,
 - (ii) par le fait que la coque est remplie de matériel de flottaison ou d'une combinaison de ce matériel et de chambres de flottaison scellées.

Exception à l'exigence concernant l'équipement de détresse

16.10 Les alinéas 16.4(4)b, 16.5(4)b, 16.6(4)b et 16.7(4)b ne s'appliquent pas aux yachts de plaisance suivants :

- a) ceux qui sont utilisés exclusivement dans une rivière, un canal ou un lac ou mûs uniquement à l'aide d'avirons ou de pagaies, lorsque le plan d'eau ne compte pas plus de 2 milles de rive à rive en tout point où ils sont utilisés;
- b) ceux qui participent à une compétition officielle ou en sont aux derniers préparatifs en vue d'une telle compétition et n'ont pas de couchettes.

Exception applicable aux planches à voile

16.11 Une planche à voile n'est pas assujettie aux exigences de la présente partie si la personne qui la dirige, selon le cas :

- a) porte un vêtement de flottaison individuel du type visé à l'alinéa 16.14b) et transporte un dispositif de signalisation sonore;
- b) participe à une compétition officielle de saut de vagues ou de slalom pendant qu'elle se trouve dans le voisinage immédiat d'un bateau de secours ayant à bord un nombre suffisant de vêtements de flottaison individuels du type visé à l'alinéa 16.14b) pouvant être endossés dans l'eau.

Exception applicable aux canots de course, yoles de course et kayaks

16.12 Le yacht de plaisance qui est un canot de course, une yole de course ou un kayak n'est pas assujetti aux exigences de la présente partie dans les cas suivants :

- a) il se trouve à au plus 500 m d'un bateau de secours ayant à bord des vêtements de flottaison individuels pouvant être endossés dans l'eau, en quantité suffisante pour l'équipage du plus gros yacht de plaisance sur l'eau;
- b) s'il n'y a pas de bateau de secours, il a à bord les vêtements de flottaison individuels prescrits, un héliographe, un dispositif de signalisation sonore et, lorsqu'il est utilisé entre le coucher et le lever du soleil, une lampe de poche étanche à l'eau;
- c) le yacht et son équipage participent à un entraînement officiel ou à une compétition officielle ou aux derniers préparatifs en vue d'une telle compétition.

Alternative to Requirement for Reboarding Device

16.13 If the freeboard of a pleasure yacht exceeds 0.5 m and the pleasure yacht carries appropriate rigging or davits, a lifting harness may be carried instead of the reboarding device required by paragraphs 16.5(2)(c), 16.6(2)(d) and 16.7(2)(d).

Alternative Types of Personal Flotation Devices

16.14 The personal flotation devices referred to in paragraphs 16.4(2)(a), 16.5(2)(a), 16.6(2)(a), 16.7(2)(a) and 16.8(2)(a)

(a) shall be of the inherently buoyant type if the pleasure yacht is a personal watercraft or is involved in white water paddling, high speed activities or other activities in which high-impact contact or frequent immersion into water is foreseeable; and

(b) may be of the inflatable type in any other case.

Alternative Equipment for Personal Watercraft

16.15 If all persons on a personal watercraft are wearing a personal flotation device in accordance with paragraph 16.14(b), the personal watercraft may carry the following equipment instead of the equipment specified in section 16.4:

- (a) a buoyant heaving line of not less than 15 m;
- (b) a watertight flashlight and heliograph;
- (c) a sound-signalling device; and
- (d) if provision is made for the stowage of a fire extinguisher, one Class 5BC fire extinguisher.

Alternative Equipment for Racing-type Pleasure Yachts

16.16 (1) A racing-type pleasure yacht that is engaged in, or in final preparation for, an official competition and that is operated under conditions of clear visibility and attended by a safety boat may carry, instead of the equipment prescribed by this Part, the safety equipment prescribed by the applicable governing body.

(2) Subsection (1) does not apply to a pleasure yacht referred to in section 16.12.

3. Part III⁴ of the Regulations is replaced by the following:

PART III

CONFORMITY, CAPACITY AND SINGLE VESSEL PLATES

Interpretation

17. The definitions in this section apply in this Part.

“capacity plate” means a plate issued under paragraphs 22(2)(a) or 24(1)(b). (*plaque de capacité*)

“conformity plate” means a plate issued under section 21 or paragraph 24(1)(a). (*plaque de conformité*)

“design water line” means the water line of a pleasure yacht at the recommended maximum gross load capacity. (*ligne de flottaison en charge*)

“engine power” means the engine power, in kilowatts, calculated in accordance with ISO 8665. (*puissance de moteur*)

Exigence de remplacement — dispositif pour remonter à bord

16.13 Lorsque le franc-bord d'un yacht de plaisance est supérieur à 0,5 m et que le yacht a à bord les cordages ou les bossoirs appropriés, un harnais de levage peut être utilisé au lieu du dispositif pour remonter à bord visé aux alinéas 16.5(2)c), 16.6(2)d) et 16.7(2)d).

Autres types de vêtements de flottaison individuels

16.14 Les vêtements de flottaison individuels visés aux alinéas 16.4(2)a), 16.5(2)a), 16.6(2)a), 16.7(2)a) et 16.8(2)a) :

a) doivent être du type à flottabilité inhérente, dans le cas où le yacht de plaisance est une moto marine ou est utilisé en eau vive, à grande vitesse ou pour d'autres activités pouvant comporter des chocs élevés avec l'eau ou une immersion fréquente dans l'eau;

b) peuvent être du type gonflable, dans les autres cas.

Autre équipement pour moto marine

16.15 Lorsque toutes les personnes sur une moto marine portent un vêtement de flottaison individuel conformément à l'alinéa 16.14b), la moto marine peut avoir à bord, au lieu de l'équipement mentionné à l'article 16.4, l'équipement suivant :

- a) une ligne d'attrape flottante d'au moins 15 m de longueur;
- b) une lampe de poche étanche à l'eau et un héliographe;
- c) un dispositif de signalisation sonore;
- d) s'il y a un espace de rangement prévu à cet effet, un extincteur d'incendie de classe 5BC.

Autre équipement pour yachts de plaisance de course

16.16 (1) Tout yacht de plaisance de course peut, lorsqu'il participe à une compétition officielle ou en est aux derniers préparatifs en vue d'une telle compétition, et qu'il est utilisé par bonne visibilité et surveillé par un bateau de secours, avoir à bord, au lieu de l'équipement prévu à la présente partie, l'équipement de sécurité prescrit par une fédération sportive.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas aux yachts de plaisance visés à l'article 16.12.

3. La partie III⁴ du même règlement est remplacée par ce qui suit :

PARTIE III

PLAQUES DE CONFORMITÉ, DE CAPACITÉ ET DE BÂTIMENT HORS SÉRIE

Définitions

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

« ligne de flottaison en charge » Ligne de flottaison d'un yacht de plaisance à la capacité de charge brute maximale recommandée. (*design water line*)

« longueur » La longueur d'un yacht de plaisance établie conformément à l'article 20. (*length*)

« numéro d'identification de coque » Le numéro visé à l'article 25.2. (*hull identification number*)

« plan de flottaison statique » Ligne de flottaison d'un bâtiment à propulsion mécanique en assiette nulle qui passe par

⁴ SOR/80-191; SOR/87-593; SOR/95-536

⁴ DORS/80-191; DORS/87-593; DORS/95-536

“equivalent plate” means a plate or decal issued by the Minister before the coming into force of this Part, indicating compliance with the standards in force at the time of construction of the pleasure yacht. (*plaque équivalente*)

“hull identification number” means the number referred to in section 25.2. (*numéro d’identification de coque*)

“length” means the length of a pleasure yacht established under section 20. (*longueur*)

“plate” means, when used without qualifying words, a plate issued under this Part or an equivalent plate. (*plaque*)

“recommended” means calculated according to the formulae set out in the current construction standards applicable to maximum gross load capacity, number of persons or safe engine power limits. (*recommandé*)

“serially produced” means constructed as one of at least five identical pleasure yachts by a boat builder or manufacturer within a period of five years. (*produit en série*)

“single vessel plate” means a plate issued under paragraphs 22(2)(b) or 24(1)(c). (*plaque de bâtiment hors série*)

“static float plane” means the waterline of a power-driven vessel on an even keel, through the lowest point on the vessel at which water can free-flood the hull. (*plan de flottaison statique*)

l’extrémité inférieure du bâtiment où l’eau peut envahir la coque. (*static float plane*)

« plaque » S’entend, lorsque ce terme est utilisé seul, de toute plaque délivrée en vertu de la présente partie, ou d’une plaque équivalente. (*plate*)

« plaque de bâtiment hors série » Plaque délivrée conformément aux alinéas 22(2)b) ou 24(1)c). (*single vessel plate*)

« plaque de capacité » Plaque délivrée conformément aux alinéas 22(2)a) ou 24(1)b). (*capacity plate*)

« plaque de conformité » Plaque délivrée conformément à l’article 21 ou à l’alinéa 24(1)a). (*conformity plate*)

« plaque équivalente » Plaque ou décalcomanie délivrée par le ministre avant l’entrée en vigueur de la présente partie, indiquant la conformité avec les normes en vigueur au moment de la construction du yacht de plaisance. (*equivalent plate*)

« produit en série » S’entend de l’un d’au moins cinq yachts de plaisance identiques construits par un constructeur ou fabricant de navires au cours d’une période de cinq ans. (*serially produced*)

« puissance de moteur » Puissance du moteur, en kilowatts, calculée conformément à la norme ISO 8665. (*engine power*)

« recommandé » À l’égard de la capacité de charge brute maximale, du nombre de personnes ou des limites de puissance de moteur, calculés selon les formules établies dans les normes de construction en vigueur. (*recommended*)

Application

18. (1) Subject to subsection (2), this Part applies to pleasure yachts built in or imported into Canada for purposes of sale or use in Canada.

(2) This Part does not apply to a pleasure yacht that is kept in Canada for a period of less than 90 consecutive days if

(a) it complies with any registration, licensing or documentation requirements of the country in which it is ordinarily kept; or

(b) it is imported into Canada for demonstration purposes only.

Champ d’application

18. (1) Sous réserve du paragraphe (2), la présente partie s’applique aux yachts de plaisance construits ou importés au Canada pour y être vendus ou utilisés.

(2) La présente partie ne s’applique pas aux yachts de plaisance gardés au Canada pendant moins de 90 jours consécutifs qui, selon le cas :

a) sont conformes aux exigences visant l’immatriculation, la délivrance de permis ou les documents du pays où ils sont habituellement gardés;

b) sont importés au Canada uniquement à des fins de démonstration.

General Prohibitions and Requirements

19. Subject to subsection 24(2),

(a) no person shall operate a pleasure yacht, and no owner or other person entrusted by an owner with the care and control of a pleasure yacht shall allow another person to operate the pleasure yacht, unless it complies with sections 21 and 22, subsection 24(1) and section 25.2; and

(b) every manufacturer or importer, before the initial transfer of ownership of a pleasure yacht, and every subsequent owner, shall ensure that the pleasure yacht complies with sections 21 and 22, subsection 24(1) and section 25.2.

Interdictions et exigences générales

19. Sous réserve du paragraphe 24(2) :

a) nul ne peut utiliser un yacht de plaisance, et le propriétaire ou la personne à qui le propriétaire en a confié le soin et le contrôle ne peut permettre à quiconque de l’utiliser, sauf si le yacht est conforme aux articles 21 et 22, au paragraphe 24(1) et à l’article 25.2;

b) le fabricant ou l’importateur, avant le transfert initial de propriété d’un yacht de plaisance, et tout propriétaire subséquent doivent veiller à ce que le yacht soit conforme aux articles 21 et 22, au paragraphe 24(1) et à l’article 25.2.

Length

20. The length of a pleasure yacht is

(a) for power-driven vessels, the length, measured parallel to the static float plane between two vertical planes normal to the centre line of the craft, erected from the foremost integral part of the hull below the static flotation plane and erected through the following applicable aftermost point, namely,

(i) for outboards, the highest point on the outside of the transom structure in way of the engine or jack-up plates or motor brackets where the outboard attaches to the hull,

Longueur

20. La longueur d’un yacht de plaisance est :

a) dans le cas d’un bâtiment à propulsion mécanique, la distance mesurée parallèlement au plan de flottaison statique entre deux plans verticaux perpendiculaires à l’axe longitudinal, dont l’un passe par le point de la coque le plus à l’avant sous le plan de flottaison statique et l’autre par celui des points extrêmes arrière suivants qui s’applique :

(i) dans le cas des hors-bord, le point le plus élevé à l’extérieur du tableau à la hauteur des plaques du moteur,

(ii) for inboard-outboards and jet drives, the mid-length point through the drive unit opening in the transom or its innermost through-hull watertight penetration,

(iii) for inboards with a propeller shaft, a point located at the intersection of the static float plane and the transom, and

(iv) if, in the cases described in subparagraphs (ii) and (iii), the transom or equivalent hull structure does not pierce the static float plane, the projected extension of the outer surface of the hull shell on the centre line; and

(b) for sailing vessels, the distance between two vertical planes normal to the centre line, measured parallel to the design waterline but excluding spars and appendages such as rudder, bowsprit and pulpits.

Requirement for Conformity or Equivalent Plate

21. (1) Every pleasure yacht that is a power-driven vessel, constructed on or after August 1, 1975 and before November 10, 1978, that has no enclosed cabin with sleeping facilities and that is not over 6 m in length shall meet the requirements of the *Construction Standards for Pleasure Craft* issued in 1974 by Transport Canada and have affixed to it an equivalent plate.

(2) Subject to subsections 22(1) and (4), every pleasure yacht that is a power-driven vessel, that is fitted with gasoline-powered machinery and that is constructed on or after November 10, 1978, shall meet the construction standards in force at the time of its construction and have affixed to it a conformity plate or an equivalent plate.

(3) Subject to subsection 22(4), every pleasure yacht that is fitted with or capable of being fitted with an engine that was constructed after the coming into force of this Part shall meet construction standards and have affixed to it a conformity plate.

Requirement for Capacity or Single Vessel Plate

22. (1) This section applies to every pleasure yacht that is a power-driven vessel, other than a pleasure yacht described in section 21, that is not over 6 m in length, that is constructed after the coming into force of this Part and that

(a) is fitted with the facilities to install an outboard engine of engine power of at least 7.5 kW, or two or more outboard engines totalling an engine power of at least 7.5 kW; or

(b) is fitted with any other propulsion engine of at least 7.5 kW.

(2) A pleasure yacht described in subsection (1) shall meet construction standards and have permanently attached to it in a conspicuous position either of the following plates, plainly visible from the helm:

(a) one capacity plate, if the pleasure yacht is a serially produced pleasure yacht; or

(b) one single vessel plate, if the pleasure yacht is other than serially produced.

(3) A pleasure yacht described in subsection (1) that was constructed before August 1, 1975 and that has no plate shall have affixed to it a single vessel plate.

(4) If a pleasure yacht meets the requirements set out in subsection (2), a conformity plate is not required.

des plaques de levage ou des supports du moteur au point de fixation du hors-bord à la coque,

(ii) dans le cas des semi-hors-bord et hydropropulsés, le point à mi-longueur de l'ouverture du tableau prévue pour le mécanisme d'entraînement ou le point du tableau le plus à l'intérieur du joint étanche traversant la coque,

(iii) dans le cas des en-bord avec arbre d'hélice, le point d'intersection du plan de flottaison statique et du tableau,

(iv) lorsque, dans les cas visés aux sous-alinéas (ii) et (iii), le tableau ou la structure de coque équivalente ne coupe pas le plan de flottaison statique, la projection de la surface extérieure de la coque sur l'axe longitudinal;

b) dans le cas des voiliers, la distance entre deux plans verticaux perpendiculaires à l'axe longitudinal, mesurée parallèlement à la ligne de flottaison en charge, à l'exclusion des espars et des appendices comme le gouvernail, le beaupré et les balcons.

Plaque de conformité et plaque équivalente

21. (1) Tout yacht de plaisance qui est un bâtiment à propulsion mécanique construit le 1^{er} août 1975 ou après cette date et avant le 10 novembre 1978 qui n'a pas de cabine fermée avec couchettes et qui mesure au plus 6 m de longueur doit être conforme aux exigences des *Normes de construction des bateaux de plaisance* publiées par le ministère des Transports en 1974, et porter une plaque équivalente.

(2) Sous réserve des paragraphes 22(1) et (4), tout yacht de plaisance qui est un bâtiment à propulsion mécanique muni d'un moteur à essence et qui a été construit le 10 novembre 1978 ou après cette date doit être conforme aux normes de construction en vigueur au moment de sa construction et porter une plaque de conformité ou une plaque équivalente.

(3) Sous réserve du paragraphe 22(4), tout yacht de plaisance équipé ou pouvant être équipé d'un moteur et qui a été construit après l'entrée en vigueur de la présente partie doit être conforme aux normes de construction et porter une plaque de conformité.

Plaque de capacité et plaque de bâtiment hors série

22. (1) Le présent article s'applique au yacht de plaisance qui est un bâtiment à propulsion mécanique, à l'exception de celui visé à l'article 21, ayant au plus 6 m de longueur, qui est construit après l'entrée en vigueur de la présente partie et qui, selon le cas :

a) a les installations nécessaires pour être équipé d'un moteur hors-bord d'une puissance de 7,5 kW ou plus, ou de deux ou plusieurs moteurs hors-bord d'une puissance combinée de 7,5 kW ou plus;

b) est équipé de tout autre moteur à propulsion d'une puissance de 7,5 kW ou plus.

(2) Le yacht de plaisance visé au paragraphe (1) doit être conforme aux normes de construction et porter en permanence, apposée bien en évidence, l'une ou l'autre des plaques suivantes, qui est bien visible de la barre :

a) une plaque de capacité, dans le cas d'un yacht de plaisance produit en série;

b) une plaque de bâtiment hors série, dans le cas d'un yacht de plaisance qui n'est pas produit en série.

(3) Le yacht de plaisance visé au paragraphe (1) qui a été construit avant le 1^{er} août 1975 et qui n'a pas de plaque doit porter une plaque de bâtiment hors série.

(4) Le yacht de plaisance qui satisfait aux exigences du paragraphe (2) n'a pas à porter de plaque de conformité.

Application Procedure for Obtaining Plates

23. (1) A manufacturer or importer, in order to obtain a conformity plate or a capacity plate, or any owner in order to obtain a single vessel plate, shall

- (a) apply in writing to the Minister;
- (b) pay the applicable fee for each plate, at the time of submitting the application;
- (c) if applying for a capacity plate or conformity plate, submit a statutory declaration in a form issued by the Minister, signed by a Canadian resident and witnessed by a person authorized to administer oaths under a law of Canada or a province, attesting to the information set out in subsection (2); and
- (d) if applying for a single vessel plate for a pleasure yacht other than one described in subsection 22(3), submit the information referred to in paragraph (2)(b).

(2) The statutory declaration referred to in paragraph (1)(c) shall attest to the following:

- (a) in the case of an application for a conformity plate, that the pleasure yacht meets the requirements set out in the construction standards referred to in subsection 21(2) or (3); and
- (b) in the case of an application for a capacity plate, that the pleasure yacht is constructed in accordance with the construction standards referred to in subsection 22(2).

Issuance of Plates

24. (1) If a person meets the requirements set out in section 23, the Minister, or a designated agent of the Minister, shall issue

- (a) in respect of a pleasure yacht referred to in subsection 21(2) or (3), a conformity plate marked to show that the pleasure yacht is constructed in accordance with the construction standards referred to in that subsection;
- (b) in respect of a pleasure yacht referred to in subsection 22(1) that is serially produced, a capacity plate marked to show that the pleasure yacht is constructed in accordance with the construction standards referred to in subsection 22(2) and either
 - (i) the recommended maximum gross load capacity for that pleasure yacht and the recommended maximum number of adult persons that the pleasure yacht may carry, or
 - (ii) if the pleasure yacht is one described in paragraph 22(1)(a) or (b), the recommended maximum gross load capacity for that pleasure yacht, the recommended maximum number of adult persons that the pleasure yacht may carry, and the recommended maximum safe limits of engine power; or
- (c) in respect of a pleasure yacht other than a pleasure yacht referred to in paragraph (a) or (b), a single vessel plate marked to show, in respect of that pleasure yacht, the same information as is required by paragraph (b).

(2) A serially produced pleasure yacht is not required to have affixed to it a capacity plate if

- (a) an application for a plate for the pleasure yacht has been made and accepted by the Minister;
- (b) the Minister has issued a document confirming that the application has been made and that a plate is about to be issued; and
- (c) the person making the application has not yet received the plate but is in possession of the document referred to in paragraph (b).

Demandes de plaques

23. (1) Le fabricant ou l'importateur qui désire obtenir une plaque de conformité ou une plaque de capacité ou le propriétaire qui désire obtenir une plaque de bâtiment hors série doit :

- a) en faire la demande par écrit au ministre;
- b) payer le droit applicable pour chaque plaque, lors de la présentation de la demande;
- c) dans le cas d'une demande de plaque de conformité ou de plaque de capacité, présenter une déclaration solennelle, en la forme prescrite par le ministre, signée par un résident du Canada en présence d'une personne autorisée à faire prêter serment en vertu d'une loi du Canada ou de l'une de ses provinces, attestant la véracité des renseignements prévus au paragraphe (2);
- d) dans le cas d'une demande de plaque de bâtiment hors série, sauf à l'égard d'un yacht de plaisance visé au paragraphe 22(3), fournir les renseignements visés à l'alinéa (2)b).

(2) La déclaration solennelle visée à l'alinéa (1)c) doit attester ce qui suit :

- a) dans le cas d'une demande de plaque de conformité, le yacht de plaisance est conforme aux exigences énoncées dans les normes de construction visées aux paragraphes 21(2) ou (3);
- b) dans le cas d'une demande de plaque de capacité, le yacht de plaisance est construit conformément aux normes de construction visées au paragraphe 22(2).

Délivrance des plaques

24. (1) Lorsqu'une personne satisfait aux exigences de l'article 23, le ministre ou son agent désigné lui délivre :

- a) à l'égard d'un yacht de plaisance visé aux paragraphes 21(2) ou (3), une plaque de conformité indiquant que le yacht est construit conformément aux normes de construction visées au paragraphe applicable;
- b) à l'égard d'un yacht de plaisance visé au paragraphe 22(1) qui est produit en série, une plaque de capacité indiquant que le yacht est construit conformément aux normes de construction visées au paragraphe 22(2) et précisant :
 - (i) soit la capacité de charge brute maximale recommandée pour ce yacht et le nombre maximal recommandé d'adultes que le yacht peut transporter,
 - (ii) soit, dans le cas d'un yacht visé aux alinéas 22(1)a) ou b), la capacité de charge brute maximale recommandée pour ce yacht, le nombre maximal recommandé d'adultes que le yacht peut transporter et les limites de sécurité maximales recommandées pour la puissance de moteur;
- c) à l'égard d'un yacht de plaisance autre qu'un yacht de plaisance visé aux alinéas a) ou b), une plaque de bâtiment hors série indiquant, pour ce yacht, les renseignements prévus à l'alinéa b).

(2) Un yacht de plaisance produit en série n'a pas à porter une plaque de capacité si les conditions suivantes sont réunies :

- a) une demande de plaque a été faite au ministre et celui-ci l'a approuvée;
- b) le ministre a délivré un document confirmant que la demande a été faite et qu'une plaque sera bientôt délivrée;
- c) le demandeur n'a pas encore reçu la plaque, mais est en possession du document visé à l'alinéa b).

*Prohibitions***25.** No person shall

- (a) remove, alter or otherwise tamper with a plate;
- (b) supply to any other person or affix to a pleasure yacht a label or marking that is not a plate and that purports to be a plate;
- (c) have affixed to a pleasure yacht more than one plate; or
- (d) have affixed to a pleasure yacht evidence of the authorization of a country other than Canada or a plate other than the plate issued for that pleasure yacht.

Reapplication after Modification of Pleasure Yacht

25.1 If a person modifies a pleasure yacht in a way that may result in a pleasure yacht that differs from the pleasure yacht to which the manufacturer or owner attested in their statutory declaration, the person shall reapply for a new plate, in accordance with section 23.

Hull Identification Number

25.2 (1) Every pleasure yacht that is manufactured in or imported into Canada after August 1, 1981 shall be permanently marked with a hull identification number.

(2) If a hull identification number can no longer be obtained from the manufacturer of a pleasure yacht or in the case of a home-built pleasure yacht, the Minister will issue a hull identification number for identification purposes.

(3) No person shall remove, alter or otherwise tamper with the hull identification number.

4. Part VI⁵ of the Regulations is replaced by the following:

PART VI

SAFETY PRECAUTIONS

Application

36. This Part applies to small vessels when operating in Canada.

Prohibition

37. No person shall operate, and no owner or other person entrusted by an owner with the care and control of a small vessel shall allow another person to operate, a small vessel unless it is equipped and operated in accordance with sections 38 to 45.

Engines

38. (1) No small vessel shall be operated within five miles of shore with exhaust pipes ejecting directly into the air without a noise abatement mechanism in use at all times during operation, unless it is a vessel that was constructed before January 1, 1960.

(2) Any enclosed space in which a gasoline inboard engine is installed shall be equipped with a ventilation system in accordance with the construction standards if the small vessel is required to be licensed or registered in Canada.

*Interdictions***25.** Nul ne peut :

- a) enlever, modifier ou autrement falsifier une plaque;
- b) fournir à une autre personne ni apposer sur un yacht de plaisance une étiquette ou une marque qui n'est pas une plaque et qui est présentée comme telle;
- c) faire apposer plus d'une plaque sur un yacht de plaisance;
- d) faire apposer sur un yacht de plaisance une preuve d'autorisation d'un pays étranger ou une plaque autre que celle délivrée pour ce yacht.

Nouvelle demande à la suite de la modification d'un yacht de plaisance

25.1 La personne qui apporte à un yacht de plaisance des modifications susceptibles d'entraîner un changement aux renseignements à son sujet figurant dans la déclaration solennelle du fabricant ou du propriétaire doit faire une nouvelle demande en vue d'obtenir une nouvelle plaque, conformément à l'article 23.

Numéro d'identification de coque

25.2 (1) Tout yacht de plaisance fabriqué ou importé au Canada après le 1^{er} août 1981 doit être marqué en permanence d'un numéro d'identification de coque.

(2) Lorsqu'il n'est plus possible d'obtenir un numéro d'identification de coque auprès du fabricant du yacht de plaisance ou qu'il s'agit d'un yacht de plaisance de construction artisanale, le ministre délivre un numéro d'identification de coque.

(3) Nul ne peut enlever, modifier ou autrement falsifier un numéro d'identification de coque.

4. La partie VI⁵ du même règlement est remplacée par ce qui suit :

PARTIE VI

MESURES DE SÉCURITÉ

Champ d'application

36. La présente partie s'applique aux petits bâtiments utilisés au Canada.

Interdiction

37. Nul ne peut utiliser un petit bâtiment et le propriétaire ou toute personne à qui le propriétaire en a confié le soin et le contrôle ne peut autoriser quiconque à l'utiliser, à moins que le bâtiment ne soit équipé et utilisé conformément aux articles 38 à 45.

Moteurs

38. (1) Un petit bâtiment dont les tuyaux d'échappement expulsent les gaz directement dans l'air ne peut être utilisé en deçà de cinq milles de la rive que si un mécanisme de contrôle du bruit fonctionne pendant toute la durée d'utilisation, à moins qu'il ne s'agisse d'un bâtiment construit avant le 1^{er} janvier 1960.

(2) À bord d'un petit bâtiment qui doit être immatriculé ou faire l'objet d'un permis délivré au Canada, tout local fermé dans lequel un moteur en-bord à essence est installé doit être équipé d'un système de ventilation, conformément aux normes de construction.

⁵ SOR/78-843⁵ DORS/78-843

Fuelling

39. (1) Fixed fuel tanks and lines shall be so installed and maintained, and fuelling so conducted, as to prevent

- (a) leakage of fuel; and
- (b) spillage of fuel into the hull.

(2) While at dockside or beached, small vessels fitted with

- (a) a portable tank shall not be refilled without the tank being removed from the boat; and
- (b) a fixed tank shall not be fuelled when occupants are on board.

(3) When small vessels are being fuelled, all doors, windows and ports shall be closed, all electrical equipment switched off, all engines shut off and all open flames, including pilot lights, extinguished.

Engine Start-up

40. The engine space blower shall be operated for not less than four minutes immediately before starting up the engine.

Shielding from Heat

41. On small vessels required to be licensed or registered in Canada, any woodwork or other flammable material in close proximity to a heat source shall be shielded in a manner that minimizes the risk of fire.

Fuel-Burning Appliances or Systems Fitted with Gaseous Fuel, LPG or CNG

42. (1) The definitions in this subsection apply in this section.

“CNG” means compressed natural gas. (*GNC*)

“LPG” means liquefied petroleum gas. (*GPL*)

(2) Any combustion appliance or system fitted with gaseous fuel, LPG or CNG shall be so installed as to meet requirements respecting the installation of fuel systems in the construction standards.

(3) Systems using gaseous fuel, LPG, CNG or naphtha for cooking or other purposes shall not be installed or carried in any small vessel carrying passengers for hire.

(4) No gaseous fuel or LPG container and no portable cooking, heating or refrigeration units shall be installed or carried below deck or in any other position that would allow ingress or trapping of the gas below deck.

(5) No open flame on a system using gaseous fuel, LPG, CNG, naphtha, or other gas system shall be left unattended on board a small vessel.

(6) A fuel system that uses LPG or CNG shall have affixed on or near it a plate containing a warning of the presence of highly flammable and dangerous gas.

Small Vessel Towing Activities

43. (1) Subject to subsection (2), no person shall operate a small vessel while towing a person on water skis or barefoot, on a

Ravitaillement en carburant

39. (1) Les réservoirs à carburant fixes et les conduites d'alimentation en carburant fixes doivent être installés et entretenus et le ravitaillement effectué de manière :

- a) à prévenir les fuites de carburant;
- b) à empêcher le carburant de se répandre dans la coque.

(2) Le réservoir d'un petit bâtiment qui est à quai ou à sec doit :

- a) dans le cas d'un réservoir portatif, être rempli à l'extérieur du bâtiment;
- b) dans le cas d'un réservoir fixe, être ravitaillé seulement lorsqu'il n'y a aucun occupant à bord.

(3) Durant le ravitaillement, les hublots, portes et sabords doivent être fermés, l'équipement électrique mis hors circuit, les moteurs coupés et les flammes nues, ainsi que les flammes de veilleuse, éteintes.

Démarrage du moteur

40. Le ventilateur de l'espace du moteur doit fonctionner pendant au moins quatre minutes avant le démarrage du moteur.

Protection contre la chaleur

41. À bord des petits bâtiments qui doivent être immatriculés ou faire l'objet d'un permis délivré au Canada, les boiseries et tout autre matériau inflammable à proximité d'une source de chaleur doivent être protégés de manière à réduire au minimum le risque d'incendie.

Appareils ou systèmes à combustion utilisant du combustible gazeux, du GNC ou du GPL

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

« GNC » Gaz naturel comprimé. (*CNG*)

« GPL » Gaz de pétrole liquéfié. (*LPG*)

(2) Tout appareil ou système de combustion utilisant du combustible gazeux, du GNC ou du GPL doit être installé conformément aux exigences des normes de construction applicables à l'installation de systèmes d'alimentation en combustible.

(3) Les systèmes de cuisson ou autres qui utilisent du combustible gazeux, du GNC, du GPL ou du naphtha ne doivent pas être installés ou transportés à bord d'un petit bâtiment qui transporte des passagers dans un but lucratif.

(4) Il est interdit d'installer ou de conserver sous le pont ou à tout autre endroit qui permettrait au gaz de pénétrer sous le pont ou d'y être emprisonné un contenant de combustible gazeux ou de GPL ou des appareils de cuisson, de chauffage ou de réfrigération portatifs.

(5) Aucune flamme nue faisant partie d'un système utilisant du combustible gazeux, du GNC, du GPL, du naphtha ou un autre gaz ne doit être laissée sans surveillance à bord d'un petit bâtiment.

(6) Tout système d'alimentation en combustible qui utilise du GNC ou du GPL doit porter une plaque avertissant de la présence d'un gaz hautement inflammable et dangereux, ou celle-ci doit être placée à proximité.

Petits bâtiments qui tirent des personnes

43. (1) Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit d'utiliser un petit bâtiment pour tirer une personne pieds nus ou sur des

surfboard, on a water sled, on tubes or any other similar object or while engage in similar high speed towing activities unless

- (a) there is on board a person other than the operator who is competent to keep watch on the person being towed; and
- (b) there is seating space to accommodate the person being towed.

(2) Subsection (1) does not apply to a small vessel that is being operated during training, in a formal competition or in a skill demonstration, that satisfies the safety requirements of a governing body respecting training, formal competitions and skill demonstrations.

Remote-Control Vessels and Propeller-driven Surfboards

44. No person shall

- (a) tow themselves or their small vessel with a remote-control vessel; or
- (b) operate a propeller-driven surfboard-type craft.

Prohibition against Speeding and Careless Operation

45. No person shall operate a small vessel

- (a) at a speed that is unreasonable, taking into account
 - (i) the weather;
 - (ii) visibility;
 - (iii) the traffic density, including concentrations of any vessels, the number of persons in the immediate vicinity of the small vessel;
 - (iv) the manoeuvrability of the small vessel with special reference to stopping distance and turning ability in the prevailing conditions;
 - (v) light conditions, including the presence of background light such as from shore lights or from backscatter of the small vessel's own lights;
 - (vi) the state of wind, water and current and the proximity of navigational hazards; and
 - (vii) any other actual or potential hazards that affect, or could affect, the safety of persons or property; or
- (b) in a careless manner, without reasonable consideration for other persons or without due care and attention, taking into account the factors set out in paragraph (a).

5. Part VIII of the Regulations is replaced by the following:

PART VIII

POWERS OF ENFORCEMENT OFFICERS
AND ACCIDENT REPORTING

71. In this Part, "enforcement officer" means a person designated by section 72.

72. The following persons are designated as enforcement officers for the purpose of enforcing these Regulations:

- (a) a member of the Royal Canadian Mounted Police;
- (b) a member of any harbour or river police force;
- (c) a steamship inspector;

skis nautiques, sur une planche de surf, sur un traîneau nautique, sur une chambre à air ou sur tout autre objet similaire ou pour se livrer à des activités du même genre à grande vitesse, sauf si les conditions suivantes sont réunies :

- a) il y a à bord une personne autre que le conducteur ayant la compétence voulue pour surveiller la personne qui se fait tirer;
- b) il y a une place assise à bord pour la personne qui se fait tirer.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas à un petit bâtiment utilisé pour de la formation, une compétition officielle ou lors d'une démonstration, qui répond aux exigences de sécurité d'une fédération sportive en matière de formation, de compétitions officielles ou de démonstrations.

Bâtiments télécommandés et planches de surf motorisées

44. Il est interdit :

- a) de se faire tirer ou de faire tirer un petit bâtiment par un bâtiment télécommandé;
- b) d'utiliser une embarcation de type planche de surf mue par un moteur hors-bord à hélice.

Interdiction — excès de vitesse et utilisation imprudente

45. Il est interdit d'utiliser un petit bâtiment :

- a) soit à une vitesse qui n'est pas raisonnable, compte tenu de ce qui suit :
 - (i) les conditions météorologiques,
 - (ii) la visibilité,
 - (iii) la densité du trafic, notamment les concentrations de bâtiments et le nombre de personnes à proximité du petit bâtiment,
 - (iv) la manoeuvrabilité du petit bâtiment du point de vue de la distance d'arrêt et de la capacité de virer dans les conditions existantes,
 - (v) les conditions de luminosité, notamment la lumière ambiante comme celle provenant de feux sur la rive, ou la rétrodiffusion des propres feux du petit bâtiment,
 - (vi) l'état du vent, de l'eau et des courants et la proximité de dangers pour la navigation,
 - (vii) tout autre danger réel ou potentiel qui influe ou pourrait influencer sur la sécurité des personnes ou des biens;
- b) soit de façon imprudente, sans avoir raisonnablement égard aux autres personnes ou sans apporter le soin et l'attention voulus, compte tenu des facteurs énumérés à l'alinéa a).

5. La partie VIII du même règlement est remplacée par ce qui suit :

PARTIE VIII

POUVOIRS DES AGENTS D'APPLICATION
ET RAPPORTS D'ACCIDENT

71. Pour l'application de la présente partie, « agent d'application » s'entend de la personne visée à l'article 72.

72. Les personnes suivantes sont nommées agents d'application du présent règlement :

- a) les membres de la Gendarmerie royale du Canada;
- b) les membres d'un service de police portuaire ou fluvial;
- c) les inspecteurs de navires à vapeur;

(d) a member of any provincial, county or municipal police force;

(e) any person appointed by the Minister of Fisheries and Oceans, with respect to pleasure yachts, and the Minister of Transport, with respect to all other small vessels.

73. An enforcement officer may, in order to verify and ensure compliance with these Regulations,

(a) examine a small vessel and its equipment, ask any pertinent questions of, and demand all reasonable assistance from, the owner or master or any person in charge or appearing to be in charge of the small vessel; and

(b) require that the owner or master or any other person in charge or appearing to be in charge of the small vessel furnish or show

(i) personal identification, and

(ii) any documentation or plates required by these Regulations.

74. An enforcement officer may, in order to ensure compliance with these Regulations and in the interests of public safety, direct the movement of small vessels but, except in an emergency, no such directions shall be given in respect of a small vessel in a public harbour for which a harbour master is appointed without the prior consent of the harbour master.

75. A signal to stop may consist of a series of short sharp blasts on a siren, whistle, horn or other sounding device, by exhibiting a blue flashing light or by any other readily understandable signal given by a vessel carrying an enforcement officer.

76. Every person shall obey any order given by an enforcement officer under these Regulations.

Accident Reporting

77. (1) A person who is involved in a small vessel accident that causes five or fewer fatalities or that results in injury to a person that requires medical treatment beyond first aid shall report the accident to the local police authority as soon as possible.

(2) If a small vessel is involved in an accident that impairs its seaworthiness or that causes property damage of \$2,500 or more, the owner of the small vessel shall report the accident to the local police authority as soon as possible.

(3) The local police authority that receives a report made under subsection (1) or (2) shall send a written report to the Minister of Fisheries and Oceans by December 31 of the calendar year in which the accident occurs.

6. The reference to “(ss. 4 and 5)” after the heading “SCHEDULE III” in Schedule III to the Regulations is replaced by the following:

(Section 16.2)

7. Section 1 of Schedule III to the Regulations and the heading before it are replaced by the following:

Interpretation

1. In this Schedule, “approved” means approved by the Minister of Fisheries and Oceans or by the Minister of Transport, as the case may be.

Life Saving Equipment

1.1 Every lifejacket, personal flotation device (P.F.D.), life-buoy, buoyant apparatus and throwable floating device required

d) les membres d'un service de police provinciale, de comté ou municipale;

e) toute personne nommée par le ministre des Pêches et des Océans, à l'égard des yachts de plaisance, et le ministre des Transports, à l'égard de tout autre petit bâtiment.

73. L'agent d'application peut, pour vérifier et assurer la conformité avec le présent règlement :

a) examiner un petit bâtiment et son équipement, poser toute question pertinente et demander toute forme d'aide raisonnable au propriétaire, au capitaine ou à toute personne qui est responsable ou semble être responsable du petit bâtiment;

b) exiger que le propriétaire, le capitaine ou toute autre personne qui est responsable ou semble être responsable du petit bâtiment produise ou montre :

(i) des papiers d'identité,

(ii) tout document ou plaque exigés par le présent règlement.

74. L'agent d'application peut, pour assurer la conformité avec le présent règlement et dans l'intérêt de la sécurité publique, diriger le mouvement des petits bâtiments mais, sauf en cas d'urgence, il ne peut le faire dans un port public pour lequel un maître de port a été nommé sans le consentement préalable de ce dernier.

75. Un signal d'arrêt peut consister en une série de sons brefs et aigus, faits à l'aide d'une sirène, d'un sifflet, d'une corne ou autre appareil phonique, en un feu bleu à éclats ou en tout autre signal pouvant être facilement compris et donné par un bâtiment transportant un agent d'application.

76. Toute personne est tenue d'obéir à un ordre donné par un agent d'application en vertu du présent règlement.

Rapports d'accidents

77. (1) Toute personne en cause dans un accident impliquant un petit bâtiment qui a entraîné cinq décès ou moins, ou causé des blessures au moins à cinq personnes nécessitant des soins médicaux outre les premiers soins doit signaler l'accident au service de police local le plus tôt possible.

(2) Lorsqu'un petit bâtiment est en cause dans un accident qui nuit à sa navigabilité ou cause des dommages matériels de 2 500 \$ ou plus, le propriétaire du petit bâtiment doit signaler l'accident au service de police local le plus tôt possible.

(3) Le service de police local qui reçoit un rapport aux termes des paragraphes (1) ou (2) doit envoyer un rapport écrit au ministre des Pêches et des Océans au plus tard le 31 décembre de l'année civile au cours de laquelle l'accident a eu lieu.

6. La mention « (art. 4 et 5) » sous « ANNEXE III », à l'annexe III du même règlement, est remplacée par : « (article 16.2) ».

7. L'article 1 de l'annexe III du même règlement et l'intertitre le précédant sont remplacés par ce qui suit :

Définition

1. Dans la présente annexe, « approuvé » s'entend de ce qui est approuvé par le ministre des Pêches et des Océans ou par le ministre des Transports.

Équipement de sauvetage

1.1 Tout gilet de sauvetage, vêtement de flottaison individuel, bouée de sauvetage, appareil flottant ou engin flottant à lancer

by these Regulations to be carried on a small vessel shall be of an approved type and shall bear a stamp or a label indicating that it has been so approved.

COMING INTO FORCE

8. Section 2 of these Regulations comes into force on the date on which it is registered.

9. Sections 1 and 3 to 7 of these Regulations come into force on the date on which they are registered.

[48-1-o]

que tous les petits bâtiments doivent avoir à bord en vertu du présent règlement doivent être d'un modèle approuvé et porter une estampille ou une étiquette indiquant qu'ils ont été approuvés.

ENTRÉE EN VIGUEUR

8. L'article 2 du présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

9. Les articles 1 et 3 à 7 du présent règlement entrent en vigueur à la date de leur enregistrement.

[48-1-o]