

TRIBUNAL D'APPEL DES TRANSPORTS DU CANADA

ENTRE :

Austin Broders, requérant(e)

- et -

Ministre des transports, intimé(e)

LÉGISLATION :

l'article 187 de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, L.C. 2001, ch. 26

**Décision à la suite d'une révision
C. Michael Keefe**

Décision : le 16 avril 2013

Référence : *Broders c. Canada (Ministre des Transports)*, 2013 TATCF 10 (révision)

Affaire entendue à Saint-Jean (Terre-Neuve-et-Labrador), le 28 août 2012

DÉCISION ET MOTIFS A LA SUITE D'UNE RÉVISION

Arrêt : Le ministre des Transports n'a pas prouvé, selon la prépondérance des probabilités, que Austin Broders a rejeté un polluant précisé par les règlements, contrevenant ainsi à l'article 187 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. Par conséquent, je rejette la sanction de 1 250 \$ imposée par le ministre.

I. HISTORIQUE

A. Austin Broders (dossier n° MA-0138-33 TATC)

[1] Le 24 août 2011, le ministre des Transports (ministre) a délivré un procès-verbal au requérant, Austin Broders, pour avoir violé l'article 187 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada (Loi)*. Il est allégué que le ou vers le 11 août 2011, Austin Broders a rejeté un polluant précisé par les règlements dans ou près du port de Saint-Jean (Terre-Neuve-et-Labrador) (NL).

[2] L'annexe A du procès-verbal établit ce qui suit :

[Traduction]

Le ou vers le 11 août 2011, dans ou près du port de Saint-Jean dans la province de Terre-Neuve-et-Labrador, Austin Broders, chef mécanicien à bord du bâtiment Cape Roger de la GCC, a rejeté un polluant précisé par les règlements, violant ainsi l'article 187 de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada.

Sanction 1 250 \$

[3] Le 4 octobre 2011, Mark Murray, agissant au nom d'Austin Broders, a déposé une demande de révision auprès du Tribunal d'appel des transports du Canada (Tribunal)

B. Keith Forsey (dossier n° MA-0139-33 TATC)

[4] Le 24 août 2011, le ministre a délivré un procès-verbal au requérant, Keith Forsey, pour avoir violé l'article 187 de la *Loi*. Il est allégué que le ou vers le 11 août 2011, Keith Forsey a rejeté un polluant précisé par les règlements dans ou près du port de Saint-Jean (NL).

[5] L'annexe A du procès-verbal établit ce qui suit :

[Traduction]

Le ou vers le 11 août 2011, dans ou près du port de Saint-Jean dans la province de Terre-Neuve-et-Labrador, Keith Forsey, second mécanicien à bord du bâtiment Cape Roger de la GCC, a rejeté un polluant précisé par les règlements, violant ainsi l'article 187 de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada.

Sanction 1 250 \$

[6] Le 3 octobre 2011, le requérant, M. Forsey, a déposé une demande de révision auprès du Tribunal.

II. LOIS ET RÈGLEMENTS

[7] Les parties pertinentes de la *Loi* sont les suivantes :

187. Il est interdit à tout bâtiment ou à toute personne de rejeter un polluant précisé par les règlements, sauf si le rejet se fait en conformité avec les règlements d'application de la présente partie ou un permis délivré sous le régime de la section 3 de la partie 7 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

190.(1) Le gouverneur en conseil peut, sur recommandation du ministre, prendre des règlements relativement à la protection du milieu marin, notamment des règlements :

a) précisant des polluants pour l'application des articles 187 et 189 et régissant les circonstances dans lesquelles il est permis de rejeter ces polluants;

...

c) concernant la présence à bord d'un bâtiment de polluants, à titre de cargaison ou de combustible;

...

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

a) à l'article 187 (rejet d'un polluant);

...

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

...

232.1 (4) Le conseiller peut confirmer la décision du ministre ou, sous réserve des règlements pris en vertu de l'alinéa 244*h*), y substituer sa propre décision.

238. (2) L'employeur ou le mandant — qu'il soit une personne ou un bâtiment — est responsable de la violation commise, dans le cadre de son emploi ou du mandat, par un employé ou un mandataire, que l'auteur de la violation soit ou non connu ou poursuivi aux termes de la présente loi.

254. (1) Nul ne peut être reconnu coupable d'avoir commis une infraction à la présente loi s'il établit avoir pris les mesures nécessaires pour s'y conformer.

[8] Les parties pertinentes du *Règlement sur la prévention de la pollution par les navires et sur les produits chimiques dangereux*, DORS/2007-86, (*Règlement sur la pollution*), qui étaient en vigueur au moment de l'infraction alléguée, établissent que :

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

« installation de chargement » Installation à terre ou en mer utilisée pour le chargement d'hydrocarbures, d'un mélange d'hydrocarbures, de produits chimiques dangereux ou de substances liquides nocives à bord d'un navire.

...

« mélange d'hydrocarbures » Tout mélange contenant des hydrocarbures.

...

« opération de transbordement » s'entend :

a) soit du chargement d'hydrocarbures, d'un mélange d'hydrocarbures, de produits chimiques dangereux ou de substances liquides nocives à bord d'un navire à partir d'une installation de chargement ou d'un autre navire;

...

3. (1) Sauf disposition contraire, le présent règlement s'applique :

a) aux navires canadiens où qu'ils soient;

4. Pour l'application de la partie XV de la Loi, les substances ci-après sont désignées comme des polluants :

a) les hydrocarbures et tout mélange d'hydrocarbures;

...

49. Le surveillant d'une opération de transbordement à bord du navire doit s'assurer :

...

h) que les mesures suivantes sont prises pour éviter le rejet d'hydrocarbures :

...

(iii) les dalots sont bouchés;

...

[9] Le paragraphe 15(1) de la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada* L.C. 2001, ch.29 (*Loi sur le TATC*) prévoit ce qui suit :

15. (1) Sous réserve du paragraphe (2), le Tribunal n'est pas lié par les règles juridiques ou techniques applicables en matière de preuve lors des audiences. Dans la mesure où les circonstances, l'équité et la justice naturelle le permettent, il lui appartient d'agir rapidement et sans formalisme.

III. ÉLÉMENTS QUI DOIVENT ÊTRE PROUVÉS

A. Austin Broders

[10] Sur la base du procès-verbal et de la législation applicable, le ministre doit, selon moi, prouver les éléments suivants :

1. Un polluant précisé par les règlements a été rejeté.
2. Le rejet est provenu du navire *Cape Roger* de la Garde côtière canadienne (NGCC).
3. Ce rejet n'était pas un rejet autorisé par le *Règlement sur la pollution*.
4. M. Broders a causé le rejet.

B. Keith Forsey

[11] Sur la base procès-verbal et de la législation applicable, le ministre doit, selon moi, prouver les éléments suivants :

1. Un polluant précisé par les règlements a été rejeté.
2. Le rejet est provenu du NGCC le *Cape Roger*.
3. Ce rejet n'était pas un rejet autorisé par le *Règlement sur la pollution*.
4. M. Forsey a causé le rejet.

IV. PREUVE

A. Ministre

(1) Stan Gutt

[12] Au moment de la violation alléguée, Stan Gutt était employé chez Transports Canada, au service de la sécurité maritime, à Saint-Jean, NL. Il a témoigné être monté à bord du NGCC le *Cape Roger* le 12 août 2011, au quai de la Garde côtière à Saint-Jean, afin d'enquêter sur un cas de pollution dont on avait signalé qu'il avait eu lieu la veille au soir, au quai d'Irving Oil, aussi à Saint-Jean.

[13] À bord de ce navire, M. Gutt a discuté avec la capitaine, le chef mécanicien – Austin Broders, et le deuxième mécanicien – Keith Forsey. Il a demandé à chacun d'entre eux de lui fournir une déclaration écrite concernant le cas de pollution qui a été signalé. M. Gutt a présenté en preuve la déclaration de M. Broders (pièce M-1) et celle de M. Forsey (pièce M-2).

[14] Lors du contre-interrogatoire, M. Gutt a indiqué que la décision de délivrer un procès-verbal contre M. Broders était fondée sur les déclarations écrites de la capitaine et de M. Forsey. Il a reconnu que M. Broders n'avait pas, dans les faits, rejeté de polluant.

[15] Questionné sur l'identité de la personne qui surveillait l'opération de ravitaillement, M. Gutt a déclaré qu'il s'agissait, d'après la déclaration de la capitaine, du premier mécanicien (ci-après, mécanicien senior) et le deuxième mécanicien. Il a plus tard déclaré que c'était le chef mécanicien, M. Broders, qui surveillait l'opération.

[16] M. Gutt a déclaré qu'une réunion s'était tenue avant le mazoutage, réunion à laquelle ont participé M. Broders, les autres mécaniciens et le personnel côtier concernés par l'opération de ravitaillement. Le ministre s'est alors objecté de la manière suivante : « M. Gutt fait des suppositions, il ne donne pas de preuves directes de ses dires ». M. Gutt a plus tard déclaré qu'il ne savait pas qu'une telle réunion s'était tenue.

[17] Quand on lui a demandé s'il avait obtenu un exemplaire de la portion du *Manuel de sécurité et de sûreté de la flotte* du navire, traitant de la manutention des produits pétroliers (pièce A-1), M. Gutt a répondu par la négative. Quand on lui a demandé si les listes de vérification devant être remplies avant le mazoutage avaient été remplies, il a répondu que, sur la base du contenu de la lettre de la capitaine, ces listes n'avaient pas été remplies.

[18] M. Gutt a identifié un extrait du journal de passerelle du navire (pièce A-2) où, à côté de l'heure (18 h 24), il est écrit : « Premier officier annonce que la liste de vérification de mazoutage est remplie ».

[19] M. Gutt a compris d'après l'explication de la capitaine qu'au moment du rejet allégué, le mécanicien senior se trouvait sur le pont, au point de mazoutage. M. Gutt a plus tard déclaré qu'il ignorait où se trouvaient les membres du personnel de la salle des machines pendant l'opération de ravitaillement. Il n'a pas cherché à obtenir cette information. Il a indiqué que le procès-verbal délivré à l'encontre de M. Broders lui avait été délivré pour l'unique raison qu'il était le chef mécanicien et M. Gutt est de l'avis que le chef mécanicien est responsable des actions du personnel de la salle des machines.

[20] Quand on lui a demandé combien de personnes étaient employées dans la salle des machines, M. Gutt a répondu qu'il y avait trois mécaniciens : un chef mécanicien et un ou deux graisseurs. Il a ensuite dit qu'il ne le savait pas, que cette question ne l'intéressait pas et qu'elle n'avait rien à voir avec son enquête. Il a reconnu que l'exécution de l'opération de ravitaillement nécessiterait plus d'une personne.

[21] M. Gutt a identifié la liste de vérification de la salle des machines pour le mazoutage du bâtiment (pièce A-3) et a déclaré qu'il incombait au chef mécanicien de s'assurer que les tâches de cette liste soient accomplies avant qu'il y pose sa signature. Il a convenu que la capitaine lui avait dit, par l'intermédiaire de sa déclaration écrite (qui n'a pas été présentée en preuve), que le mécanicien senior était chargé de toutes les opérations de mazoutage. Au cours de son enquête à bord, M. Gutt n'a pas vu, ou n'a pas demandé à voir, la liste de vérification de la salle des machines; il n'a pas, non plus, interrogé le mécanicien senior et ne lui a pas demandé de fournir de déclaration.

[22] De surcroît, lors du contre-interrogatoire, M. Gutt a fait remarquer que la cause du rejet allégué était que la mauvaise soupape avait été ouverte, que les membres de l'équipage avaient sondé le mauvais réservoir, et que personne n'avait bouché les dalots sur le pont.

[23] M. Gutt a identifié la liste de vérification (de mazoutage) du pont (pièce A-4). Quand on lui a demandé s'il avait pris des notes durant son enquête ou à la suite de ses discussions avec son supérieur, M. Gutt a déclaré n'avoir pris aucune note. Il a également déclaré ne pas avoir cherché à savoir si M. Broders avait délégué ses pouvoirs à son équipage, ou comment le mécanicien senior s'était retrouvé au point de mazoutage.

[24] M. Gutt a déclaré que le chef mécanicien, M. Broders, travaillait à bord de ce bâtiment depuis un certain nombre d'années.

(2) *Mary Margaret Chislett*

[25] Mary Chislett s'est présentée comme étant la commandante du NGCC le *Cape Roger* au moment du rejet allégué.

[26] La capitaine Chislett a témoigné que, le soir du 11 août 2011, le navire était amarré à l'embarcadère 24 du port de Saint-Jean pour se ravitailler en combustible. Une fois toutes les listes de vérification remplies et leur accomplissement consigné, le ravitaillement a commencé, à environ 19 h. Deux caisses profondes (ci-après, « citernes latérales ») ont d'abord été remplis, puis, peu de temps après être passé aux doubles-fonds n° 2, elle a été informée qu'un déversement de combustible s'était produit. Elle s'est rendue sur le lieu du déversement, près de l'orifice de la citerne latérale à tribord, a effectué une vérification et a constaté que les dispositifs de prévention et des dalots n'étaient pas en place.

[27] La capitaine Chislett a témoigné que les instructions à bord du navire, conformes aux listes de vérification du Code international de gestion de la sécurité (Code ISM), énoncent que tous les dalots et les dispositifs de prévention doivent être bouchés. Elle a demandé au premier officier pourquoi les bouchons n'étaient pas mis. Il a répondu qu'on ne les mettait généralement pas. Elle a déclaré être ensuite retournée à la salle de commande des moteurs, où M. Forsey a reconnu avoir ouvert les mauvaises soupapes.

[28] Durant le contre-interrogatoire mené par le représentant de M. Broders, la capitaine Chislett a confirmé avoir fourni une déclaration à M. Gutt. Elle a convenu que sa déclaration indiquait qu'à 18 h 24, elle a entendu le premier officier appeler le troisième officier par la radio pour lui demander de noter dans le journal de passerelle que la liste de vérification de mazoutage avait été remplie.

[29] La capitaine Chislett a confirmé que les deux listes de vérification (pièces A-3 et A-4), exigent que tous les dalots et dispositifs de prévention soient bouchés. Elle s'est fiée au premier officier, compte tenu de ses années d'expérience à bord du navire, ajoutant qu'il a également servi à bord au titre de commandant et qu'elle n'avait aucune raison de douter de lui quand il disait que les listes de vérification avaient été remplies. Elle a décrit le mécanicien senior comme une personne très compétente et consciencieuse, qui travaille à bord du navire depuis 2006 et qui a été chargée des activités de mazoutage avant cet incident allégué. Selon son expérience, la pratique courante veut que le mécanicien senior soit en charge des opérations de mazoutage.

[30] La capitaine Chislett présume que trois listes de vérification distinctes ont été utilisées avant le mazoutage et que chacune de ces listes indiquait que les dispositifs de prévention et les dalots étaient bouchés. La troisième liste (qui n'a pas été présentée en preuve) est celle qu'a utilisée le fournisseur de combustible. La capitaine Chislett a témoigné qu'elle a vu la liste de vérification et qu'elle a constaté que la liste comportait la signature du premier officier du navire, signature signifiant que la liste a été remplie.

[31] Quelque temps après le déversement, la capitaine a parlé avec le mécanicien senior pour lui demander une déclaration sur ce qui venait de se passer. Il a été déterminé qu'environ 80 litres de combustible s'étaient échappés dans la mer.

[32] Durant le contre-interrogatoire mené par M. Forsey, la capitaine Chislett a déclaré que la pratique courante prévoyait qu'un membre de l'équipage de pont s'assure que les dispositifs de prévention et les dalots soient bouchés. S'assurer que les bouchons sont mis en place constitue également une entrée de la liste de vérification de la salle des machines (pièce A-3). La capitaine a déclaré que lorsqu'elle a questionné le mécanicien senior à propos des dalots non bouchés, il l'a informée qu'il a coché cette entrée parce que le premier officier lui avait dit que la tâche était accomplie.

[33] M. Forsey a demandé à la capitaine Chislett les noms des réservoirs de combustible ainsi que les intitulés des étiquettes des trois soupapes de remplissage de ces réservoirs. Quand on lui a demandé si le navire possédait une citerne latérale de mazout n° 2, la capitaine a répondu par la négative, ajoutant que le navire ne possédait que des citernes latérales à bâbord et à tribord.

[34] Au moment de l'incident allégué, la soupape de la citerne latérale à tribord était étiquetée « NO 2 F.O. WING TK FILL » (soit, remplissage citerne latérale de mazout n° 2) (pièce A-5-1). Le lendemain de l'incident allégué, cette soupape a été réétiquetée : « STBD F/O WING TANK FILL » (soit, remplissage citerne latérale de mazout tribord) (pièce A-5-2). La capitaine Chislett a eu des difficultés à lire l'étiquette de la troisième soupape (pièce A-5-3) et l'a identifié comme étant « NO 2 F.O. (illisible) FILL STBD » (soit, tribord remplissage [illisible] mazout n° 2).

[35] M. Forsey a présenté en preuve une photographie du dispositif de prévention qui était monté à la hauteur de l'orifice du réservoir de combustible par lequel le combustible s'est échappé (pièce A-5-4). M. Forsey a expliqué que le dispositif de prévention pouvait contenir environ 150 litres et que le déversement était estimé à 80 litres.

B. Requérants

(1) *Austin Broders*

[36] Au moment de l'incident allégué, M. Broders était chef mécanicien à bord du NGCC le *Cape Roger*. Il travaille pour la Garde côtière canadienne depuis 26 ans, dont 7 ans au titre de mécanicien senior et 5 ans au titre de chef mécanicien.

[37] Il a témoigné qu'il a rejoint le navire à la base de la Garde côtière canadienne de Saint-Jean, NL, le 10 août 2011, et qu'il n'avait jamais travaillé à bord du NGCC le *Cape Roger* auparavant. Il a effectué une visite rapide afin de se familiariser avec l'installation avec le chef mécanicien sortant et il a été présenté à l'équipage de la salle des machines aux alentours de

midi ce même jour. Le jour suivant, le navire s'est dirigé vers le quai d'Irving Oil dans l'intention de prendre environ 100 000 litres de combustible. Il a rencontré le mécanicien senior, le second mécanicien, le troisième mécanicien et le graisseur, afin d'évaluer leur degré d'aisance quant au ravitaillement en combustible ainsi que pour déterminer s'ils connaissaient bien la nature de l'opération. Aucun membre de son équipage n'a indiqué ne pas être à l'aise avec l'opération de ravitaillement. En outre, il a demandé à la capitaine Chislett si elle se sentait à l'aise avec l'équipage de la salle des machines. Pour l'opération de ravitaillement, le mécanicien senior a été affecté au point de mazoutage, le deuxième mécanicien était chargé de la rampe d'alimentation de combustible de la salle des machines, et le troisième mécanicien, ainsi que le graisseur, étaient affectés au sondage des réservoirs. Il a témoigné que la liste de vérification de la salle des machines (pièce A-3) a été revue afin de s'assurer que tout le monde connaissait bien les tâches à effectuer avant le début du mazoutage. La liste de vérification a ensuite été passée au mécanicien senior.

[38] M. Broders a expliqué que, durant le ravitaillement, il a surveillé la procédure, en vérifiant ce que faisait son équipage et en se rendant aux endroits où les tâches de ravitaillement étaient en train d'être exécutées. M. Broders a témoigné que les personnes qui ont œuvré à l'opération de ravitaillement dans la salle de commande étaient en liaison radio avec les personnes travaillant au-dessus du pont.

[39] M. Broders a témoigné qu'il quittait le compartiment des effluents, où les tuyaux de sonde des réservoirs à double-fond n° 2 se trouvaient, quand on l'a informé que du combustible avait été rejeté dans la mer. Il alors présumé que la soupape étiquetée « NO 2 F.O. WING TK FILL » (remplissage citerne latérale de mazout n° 2) (pièce A-5-1) avait été ouverte par erreur et que la soupape qui aurait dû être ouverte était celle portant l'étiquette « NO 2 F.O. (illisible) FILL STBD » (tribord remplissage [illisible] mazout n° 2) (pièce A-5-3).

[40] M. Broders a témoigné que, selon son expérience parmi la Garde côtière, c'est le mécanicien senior qui s'occupe du processus de mazoutage.

[41] Lors du contre-interrogatoire, M. Broders a expliqué que le troisième mécanicien et le graisseur étaient en train de sonder les réservoirs à double-fond. Après avoir sondé le réservoir à tribord et n'avoir obtenu aucun résultat, ils ont appelé M. Forsey par radio pour lui demander de vérifier que la soupape adéquate était ouverte. Ils ont sondé le réservoir à quatre ou cinq reprises sans obtenir de changement. Du fait que M. Broders ne disposait alors pas d'une radio, il ignorait ce point. Tandis que cela se produisait, M. Broders visitait le compartiment où le troisième mécanicien et le graisseur étaient en train de sonder les réservoirs. Toutefois, on ne l'a pas informé de l'absence de changement au cours du sondage. Le déversement s'est produit au moment où M. Broders quittait le compartiment.

[42] Quant à la liste de vérification de la salle des machines (pièce A-3), M. Broders a expliqué que la tâche consistant à s'assurer que les dalots soient bouchés revenait au mécanicien senior, car c'est lui qui se trouvait sur le pont à proximité du point de mazoutage.

(2) Keith Forsey

[43] M. Forsey s'est identifié comme la personne « qui a ouvert la mauvaise soupape qui était mal étiquetée ». Il a identifié les déclarations que le premier officier Wade Sheppard (pièce A-6) et le maître de l'équipage Randy Roberts (pièce A-7) lui avaient données. Il a également identifié une liste des sondages (pièce A-8) qu'il a enregistrés pendant l'opération de ravitaillement, tandis qu'il se trouvait à la rampe d'alimentation de combustible.

[44] Quand le ministre lui a demandé qui était responsable de s'assurer de la fermeture des dalots, M. Forsey a répondu que son expérience de plus de 25 ou 30 ans lui permettait de dire que cette tâche incombait au service du pont. Il n'a jamais eu à le faire lui-même.

[45] M. Forsey a expliqué que le mécanicien senior se trouvait sur le pont, au point de mazoutage, en contact avec la partie côtière, et que le mazoutage a débuté quand il a déclaré que l'opération pouvait commencer. Le mécanicien senior, le troisième mécanicien et le graisseur, les chefs officiers, le pont et M. Forsey étaient tous équipés de radios. Le dialogue entre M. Forsey dans la salle des machines et l'équipe qui sondait les réservoirs dans le compartiment des effluents a été diffusé, si bien que cette conversation était audible pour toutes les personnes précitées. Cependant, M. Broders n'avait pas de radio, car il manquait une radio à bord.

[46] Lors du contre-interrogatoire mené par le représentant de M. Broders, M. Forsey a déclaré que son expérience à bord d'autres navires de la Garde côtière lui permettait de dire qu'il est possible de ne jamais voir le chef mécanicien pendant une opération de ravitaillement, mais que le « ... style [de M. Broders] est de se déplacer pour effectuer des vérifications ».

V. ARGUMENTS

A. Ministre

[47] Le ministre soutient qu'il existe deux causes à l'incident allégué : la mauvaise soupape a été ouverte, et le dispositif de prévention ainsi que les dalots n'étaient pas bouchés.

[48] Le ministre affirme que parce que M. Forsey a ouvert la mauvaise soupape, que celle-ci ait été, ou non, mal étiquetée, il est responsable.

[49] Selon le ministre, la responsabilité générale de l'opération de mazoutage incombe au chef mécanicien, et il lui incombe de la surveiller et de s'assurer qu'elle est effectuée de façon adéquate. Il est de l'opinion qu'il incombait au chef mécanicien de vérifier que les bouchons des dalots étaient mis en place. Il s'appuie sur le témoignage de M. Gutt, qui possède de nombreuses années d'expérience, selon lequel la responsabilité de s'assurer que tout est prêt avant le ravitaillement incombe au chef mécanicien.

[50] De plus, le ministre allègue que M. Broders est l'employeur de M. Forsey, et qu'il peut donc être tenu responsable des actions de M. Forsey. Même si le Code ISM a été mis en place dans le but d'éviter les rejets accidentels, le fardeau quant à l'assurance de l'efficacité de ce système était à l'employeur.

[51] En ce qui concerne la sanction, le ministre a le sentiment que le minimum de 1 250 \$ est approprié dans les deux cas. Il a de surcroît déclaré qu'il était d'avis que le Tribunal avait la possibilité de définir un montant inférieur au minimum, s'il le souhaitait.

B. Requéérants

(1) *Austin Broders*

[52] Le représentant de M. Broders soumet qu'aucune preuve n'a été apportée pour indiquer que son client a rejeté un polluant précisé par les règlements de manière directe ou indirecte. Il soumet qu'aucune exigence de la loi ne prévoit que les chefs mécaniciens doivent être tenus responsables des incidents de pollution.

[53] Il se réfère à l'article 254 de la *Loi* et soumet une brochure intitulée *Applicants List of Authorities* (liste des pouvoirs du requérant), citant la disponibilité d'une défense invoquant la diligence raisonnable pour son client. Il rappelle au Tribunal que M. Broders a consulté la capitaine Chislett avant le mazoutage, l'interrogeant sur des problèmes éventuels de compétence parmi l'équipe de la salle des machines, obtenant comme réponse qu'il n'y avait pas de problème. M. Broders a délégué son pouvoir concernant le mazoutage en suivant la pratique courante de la Garde côtière, laissant cette responsabilité au mécanicien senior. Il rappelle au Tribunal que la capitaine a témoigné que le mécanicien senior était responsable. M. Broders a rencontré son équipage, comme le confirme M. Forsey, afin de s'assurer que toutes les parties impliquées connaissaient bien la nature de leurs fonctions. Il a attribué les tâches à l'équipage à titre individuel, et personne n'a soulevé de problème. M. Broders a passé en revue la liste de vérification de mazoutage avec le mécanicien senior, qui l'a ensuite amenée avec lui sur le pont pour la remplir. M. Broders s'est fié à son deuxième mécanicien et, au cours du processus de mazoutage, il a surveillé l'opération; ni lui, ni la capitaine Chislett, n'ont eu connaissance d'aucun problème.

[54] Le représentant de M. Broders soumet que l'enquête conduite par M. Gutt a uniquement reposé sur les déclarations de la capitaine Chislett et de M. Broders, et que si une enquête plus complète avait été menée, d'autres circonstances d'importance seraient apparues et le procès-verbal n'aurait pas été émis en premier lieu.

(2) *Keith Forsey*

[55] M. Forsey soumet que le rejet était accidentel. Si les dispositifs de prévention et les dalots avaient été bouchés, il n'y aurait pas eu de rejet. Il se réfère au témoignage de la capitaine Chislett où elle déclare que le premier officier lui a dit qu'il ne bouchait généralement pas le dispositif de prévention du réservoir qui a déversé. Il maintient qu'il fonctionne selon le principe que quand le pont affirme que quelque chose est fait, il tient pour acquis que c'est bien le cas.

VI. ANALYSE

[56] M. Gutt n'a fourni que très peu de preuves directes des événements qui ont entouré l'incident de pollution. Il me paraît évident que, durant son contre-interrogatoire, la majorité des réponses de M. Gutt étaient des opinions et des suppositions. Il ne semble pas avoir déterminé

qui, à bord du navire, surveillait l'opération de ravitaillement. Je suis d'avis que l'enquête conduite par M. Gutt est, dans l'hypothèse la plus optimiste, superficielle. Ses réponses, ses opinions et ses estimations qui se contredisent sont, à la lumière du contre-interrogatoire, gênantes et me forcent à ne prêter que peu d'importance à son témoignage. M. Gutt n'avait pas, lors de cette audience en révision, le statut de témoin expert dans le domaine des opérations de ravitaillement à bord en général ou, plus précisément, dans l'attribution des tâches et des responsabilités de ravitaillement chez la Garde côtière. Ainsi, je ne prête pas non plus d'importance aux opinions qu'il a exprimées concernant les responsabilités des membres de l'équipage de ce navire.

[57] Le témoignage de la capitaine Chislett fournit suffisamment de preuves pour me permettre de décider, selon la prépondérance des probabilités, qu'un rejet de mazout s'est produit depuis le NGCC *Cape Roger* et qu'une partie de ce mazout a pénétré l'eau du port de Saint-Jean, NL. Étant donné que le carburant diesel est un mélange de produits dérivés du pétrole, celui-ci répond à la définition de « mélange d'hydrocarbures » et, par conséquent, il s'agit d'un polluant, en vertu de l'alinéa 4a) du *Règlement sur la pollution*. Sur cette base, j'estime que les deux premiers éléments (qu'un rejet d'un polluant précisé par les règlements a eu lieu et que ce polluant provenait du NGCC *Cape Roger*), dans les procédures contre M. Broders et M. Forsey, ont été prouvés selon la prépondérance des probabilités.

[58] Le témoignage de la capitaine Chislett a établi que le NGCC *Cape Roger* était amarré au quai d'Irving Oil au moment de l'incident allégué. Le *Règlement sur la pollution* n'autorise le rejet d'un polluant que dans certaines conditions pendant qu'un navire fait route. Du fait que le NGCC *Cape Roger* était amarré, et non en train de faire route, j'estime que le troisième élément (que le rejet n'était pas un rejet autorisé par le *Règlement sur la pollution*) dans les procédures contre M. Broders et M. Forsey, a aussi été prouvé selon la prépondérance des probabilités.

[59] Cependant, aucune preuve directe n'a été apportée quant à la contribution à quelconque degré de M. Broders au rejet du polluant.

[60] Le ministre a avancé l'argument que M. Broders était l'employeur de M. Forsey et qu'il pouvait donc être tenu responsable du rejet. Bien que la référence n'apparaisse pas dans l'argument du ministre, je présume qu'il s'appuie sur le paragraphe 238(2) de la *Loi*, qui établit qu'une personne peut être tenue responsable d'une violation commise par un employé, que l'employé qui a effectivement commis la violation fasse l'objet de procédures ou pas.

[61] Le *Black's Law Dictionary*, 8^e édition, définit un employé comme suit :[traduction] « Une personne qui travaille au service d'une autre personne (l'employeur) aux termes d'un contrat de louage exprès ou tacite, en vertu duquel l'employeur a le droit de contrôler les détails de l'exécution du travail ».

[62] Un employeur a aussi des responsabilités et des obligations à l'égard de certaines choses, comme l'attribution des tâches, le salaire, les taxes, les questions syndicales-patronales et l'organisation du calendrier des congés et des vacances, entre autres choses. Choisir un seul aspect de l'ensemble des responsabilités d'un employeur, puis considérer une personne qui exécute cette obligation particulière, mais, apparemment (par défaut de preuves présentées dans cette affaire) aucune des autres obligations, comme un employeur n'est pas convaincant. Aucune

preuve n'a été soumise pour indiquer que le chef mécanicien Broders était autre chose qu'un simple superviseur. Par conséquent, je n'accepte pas que M. Broders fût l'employeur de M. Forsey. J'accepterais que la Garde côtière soit l'employeur de M. Forsey.

[63] Il semblerait que la procédure du ministre à l'encontre de M. Broders repose également sur la notion qu'il a permis la pollution parce qu'il ne l'a pas empêché en raison d'un manque de suivi à l'égard des tâches attribuées au mécanicien senior et au premier officier, c'est-à-dire, la fermeture des dispositifs de prévention et des dalots.

[64] Pour des raisons de commodité, je cite l'article 187 de la *Loi* : « Il est interdit à tout bâtiment ou à toute personne de rejeter un polluant précisé par les règlements, sauf si le rejet se fait en conformité avec les règlements d'application de la présente partie... »

[65] Bien que l'article 187 de la *Loi* n'interdise pas de tenir un navire responsable des actions d'une personne à bord, cet article ne prévoit pas de manière spécifique que le chef mécanicien doive être tenu responsable du fait d'autrui concernant cet incident de pollution.

[66] Nous devons aussi tenir compte de la signification du mot « rejeter » en relation à un incident de pollution. Dans *R. c. Sault Ste. Marie* [1978] R.C.S. 1299, le juge Dickson s'est exprimé sur ce que la Cour suprême considérait comme la signification des mots « faire », « autoriser » et « rejeter ». Cette affaire avait trait à une violation du paragraphe 32(1) de la *Loi sur les ressources en eau de l'Ontario* qui se lisait, en partie, au moment des faits, comme suit : « Toute municipalité ou toute personne qui rejette ou dépose ou fait rejeter ou autorise le rejet ou le dépôt de toute matière... »

[67] Le juge Dickson déclare :

... le verbe « décharger » vise des actes directs de pollution; le verbe « faire » vise la participation active du défendeur à quelque chose qu'il est en mesure de contrôler et qui cause la pollution. Le verbe « permettre » vise le défaut d'intervention du défendeur ou, en d'autres termes, son défaut d'empêcher un événement qu'il aurait dû prévoir.

[68] Dans l'article 187 de la *Loi*, le mot « rejeter » est un verbe d'action qui est directement lié à la pollution des eaux portuaires. Il n'est aucunement suggéré que l'article 187 inclue l'autorisation d'un rejet, c'est-à-dire, le fait de l'« autoriser », autrement dit : permettre à un rejet de se produire par défaut de surveillance. Une autre législation du Parlement du Canada semble reconnaître une différence entre l'exécution et l'autorisation d'une action, et dans les cas où le Parlement a créé une législation faisant des deux actes une infraction, cela est clairement indiqué. Par exemple, je me réfère à l'article 9 de la *Loi sur les ressources en eau du Canada* (L.R.C., 1985, ch. C-11) : « ...il est interdit de déposer des déchets de toute nature — ou d'en permettre le dépôt — dans des eaux... »

[69] À ce titre, je suis d'avis que le mot « rejeter » dans l'article 187 de la *Loi* a la même connotation que celle décrite par le juge Dickson.

[70] Le représentant de M. Broders a soumis que si la preuve me convainquait que M. Broders avait commis l'infraction d'une manière ou d'une autre, il a le sentiment que les actions effectuées par M. Broders jusqu'à et pendant l'opération de ravitaillement étaient suffisantes pour étayer une défense invoquant la diligence raisonnable, comme le prévoit le paragraphe 254(1) de la *Loi*.

[71] M. Broders venait de rejoindre le navire pour la première fois, tandis que M. Forsey et le mécanicien senior étaient à bord depuis un certain temps et que ces deux derniers savaient ravitailler le navire. Les témoignages de M. Forsey et de M. Broders indiquent que l'attribution des tâches lors de l'opération de ravitaillement avait été faite par consultation tout en se référant à la liste de vérification du Code ISM concernant le ravitaillement. M. Broders a témoigné qu'il a reçu l'assurance de M. Forsey, ainsi que du reste du personnel de la salle des machines, que chacun était capable et à l'aise concernant l'accomplissement des tâches qu'on leur avait attribuées. De surcroît, M. Broders a témoigné, et M. Forsey l'a affirmé, que du début à la fin de l'opération de ravitaillement, M. Broders s'était continuellement rendu sur place et avait constamment consulté le personnel de la salle des machines afin de s'assurer qu'il n'y avait aucun problème ou aucune inquiétude, et que l'opération de ravitaillement se déroulait sécuritairement.

[72] Je ne pense pas qu'il soit déraisonnable de la part de M. Broders de s'attendre à ce que le mécanicien senior remplisse ses obligations à l'égard de la liste de vérification de ravitaillement. M. Broders était nouveau à bord de ce navire, ayant été à bord moins de deux jours, alors que le mécanicien senior avait un certain nombre d'années d'expérience à bord de ce navire. Mon expérience me permet de dire qu'il est raisonnable pour un nouveau chef mécanicien de se fier à un mécanicien senior confirmé, et de se fier à la parole du premier officier quand il s'agit de suivre les bonnes procédures de ravitaillement. J'ai le sentiment que les actions de M. Broders suffisent à étayer une conclusion de diligence raisonnable de sa part. Mais, dans la présente affaire, j'ai le sentiment que cela n'est pas requis.

[73] Comme j'ai déterminé que M. Broders n'était pas l'employeur de M. Forsey, et en l'absence de preuve que M. Broders ait pris des actions visant des actes directs de pollution, je juge que le ministre a échoué à prouver le quatrième élément de la procédure contre M. Broders; c'est-à-dire qu'il a causé le rejet d'un polluant.

[74] M. Forsey a déclaré que durant la procédure de ravitaillement, il a, par erreur, ouvert la mauvaise soupape. Ceci a eu pour effet de permettre au combustible de couler dans un réservoir qui était presque plein. Les photographies (pièces A-5-1, A-5-2 et A-5-3) des étiquettes collées sur les soupapes des réservoirs de combustible ont été déposées à titre de preuve pour montrer qu'un réservoir était mal étiqueté et, je présume, pour soutenir l'idée que M. Forsey a été victime de ce mauvais étiquetage. Mon examen de la pièce A-5-3, la photographie montrant l'étiquette de la roue de la soupape que la capitaine Chislett a eu du mal à lire, me fait conclure qu'il faut lire « NO 2 F.O. D.B. FILL STBD » (soit, tribord remplissage double-fond mazout n° 2). Selon mon expérience, cela signifie No. 2 Fuel Oil Double Bottom Fill Starboard (soit, Tribord - remplissage de double-fond mazout n° 2). Cette soupape aurait dû être ouverte et, comme l'indique le témoignage de M. Broders, elle était mal étiquetée au moment de l'incident allégué. La soupape mal étiquetée (pièce A-5-1) qui a été ouverte par erreur était étiquetée « NO 2 F.O. WING TK FILL » (remplissage citerne latérale de mazout n°2), identification qui diffère de la soupape qui aurait dû être ouverte. Les témoignages de M. Broders et de M. Forsey indiquent que le réservoir qui a déversé était l'un des réservoirs qui venaient d'être remplis par M. Forsey. Un mécanicien observateur et faisant preuve de diligence n'aurait pas commis une telle erreur.

[75] Comme pour la plupart des accidents qui se produisent à bord d'un navire, une série d'événements doit habituellement se produire, comme cela a été le cas ici. M. Forsey a ouvert la mauvaise soupape; le personnel de la salle des machines s'est avéré lent à comprendre les

implications du sondage des réservoirs, qui ne manifestait pas les changements attendus; le mécanicien senior ne s'est pas assuré que les dalots étaient bouchés, mais il a néanmoins indiqué dans sa liste de vérification que c'était le cas; et le premier officier ne s'est pas assuré que les bouchons des dalots étaient mis en place, mais il a contacté le pont par radio pour lui signaler que c'était le cas, indiquant par cet appel que l'opération de ravitaillement pouvait commencer.

[76] L'enregistrement des sondages (pièce A-8) effectué lors de l'opération de ravitaillement indique que la soupape de la citerne latérale de tribord a été fermée à 20 h 15, et à 20 h 19, soit quatre minutes plus tard, M. Forsey a ouvert la soupape qu'il venait de fermer, en pensant, je présume, qu'il s'agissait de la soupape correspondant au réservoir à double-fond de tribord n° 2. La pièce A-8 semble aussi démontrer qu'entre 20 h 19 et 20 h 36, soit pendant 17 minutes, les sondages du réservoir à double-fond de tribord n° 2 n'ont pas changé et que cela a été signalé à M. Forsey à plusieurs reprises par le mécanicien et le graisseur qui étaient en train de sonder le réservoir.

[77] La preuve de la capitaine Chislett et de M. Forsey indique qu'environ 80 litres de carburant diesel ont été rejetés dans les eaux portuaires. M. Forsey a témoigné que le dispositif de prévention pouvait contenir 150 litres. Si le dispositif de prévention avait été fermé, le carburant diesel n'aurait pas pénétré les eaux portuaires. Je suis frappé par le fait que, parce que le chef mécanicien et le mécanicien senior ne se sont pas assurés que le dispositif de prévention et les dalots étaient fermés, tout en signalant néanmoins que c'était le cas, ceux-ci ont une part de responsabilité morale dans ce rejet. Selon moi, le ravitaillement du navire n'aurait pas débuté si le chef mécanicien n'avait pas contacté le pont par radio pour affirmer que la liste de vérification était remplie, quand, en réalité, les bouchons n'étaient pas en place, ou si le mécanicien senior ne l'avait pas cru sur parole.

[78] La capitaine Chislett et M. Broders ont indiqué dans leurs témoignages que la pratique en cours chez la Garde côtière veut que le mécanicien senior surveille l'opération de ravitaillement. M. Gutt a témoigné que la déclaration qu'il a reçue de la part de la capitaine indiquait que le mécanicien senior surveillait l'opération de ravitaillement. Compte tenu de ce témoignage, et du témoignage suivant lequel M. Broders venait de joindre le navire pour la première fois, alors que le mécanicien senior possédait un certain nombre d'années d'expérience à bord de ce navire, je suis convaincu, selon la prépondérance des probabilités, que le mécanicien senior supervisait l'opération de ravitaillement.

[79] En tant que surveillant à bord d'une opération de transbordement, il est exigé du mécanicien senior, en vertu du sous-alinéa 49h)(iii) du *Règlement sur la pollution* qu'il s'assure que tous les dalots soient bouchés. La capitaine Chislett a témoigné qu'au moment du rejet, elle a vu que les dalots n'étaient pas bouchés. Le défaut de se conformer aux exigences du *Règlement sur la pollution*, dans cette affaire, la fermeture des dalots, constitue une infraction en vertu de l'alinéa 191(1)d) de la *Loi*.

[80] Le défaut de boucher les dalots a mené directement au rejet d'un polluant précisé par les règlements. D'après les témoignages de la capitaine Chislett et de M. Forsey, j'accepte que l'erreur de M. Forsey, consistant à ouvrir la mauvaise soupape, n'aurait pas entraîné de rejet si les dalots avaient été bouchés comme l'exige le *Règlement sur la pollution*. Le mazout a pollué les

eaux portuaires non pas parce que M. Forsey a ouvert la mauvaise soupape, mais plutôt parce qu'un autre membre de l'équipage ne s'est pas assuré que les dalots étaient bouchés.

[81] Par conséquent, je juge que le quatrième et dernier élément de la procédure contre M. Forsey (c'est-à-dire qu'il a causé le rejet d'un polluant) n'a pas été prouvé selon la prépondérance des probabilités.

VII. DÉCISION

A. Austin Broders

[82] Le ministre des Transports n'a pas prouvé, selon la prépondérance des probabilités, qu'Austin Broders a rejeté un polluant précisé par les règlements, contrevenant ainsi à l'article 187 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. Par conséquent, je rejette la sanction de 1 250 \$ imposée par le ministre.

B. Keith Forsey

[83] Le ministre des Transports n'a pas prouvé, selon la prépondérance des probabilités, que Keith Forsey a rejeté un polluant précisé par les règlements, contrevenant ainsi à l'article 187 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. Par conséquent, je rejette la sanction de 1 250 \$ imposée par le ministre.

Le 16 avril 2013

(Original signé)

C. Michael Keefe

Conseiller