

TRIBUNAL D'APPEL DES TRANSPORTS DU CANADA

ENTRE :

Sarah Desgagnés (Le), requérant(e)

- et -

Ministre des transports, intimé(e)

LÉGISLATION :

L'alinéa 23d) de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, L.C. 2001, ch. 26
Règlement sur la zone de services de trafic maritime de l'Est du Canada (Règlement ECAREG)
(DORS/89-99)

Décision à la suite d'une révision
Mark A.M. Gauthier

Décision : le 24 novembre 2014

Référence : *Sarah Desgagnés (Le) c. Canada (Ministre des Transports)*, 2014 TATCF 38
(révision)

Affaire entendue à : Québec (Québec), le 27 août 2014

DÉCISION ET MOTIFS À LA SUITE DE LA RÉVISION

Arrêt : Le ministre des Transports a prouvé, selon la prépondérance des probabilités, que le bâtiment *Sarah Desgagnés* a contrevenu à l'alinéa 23d) de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. L'amende de 6 000 \$ infligée par le ministre est réduite à 4 000 \$.

Le montant de 4 000 \$ est payable au receveur général du Canada et doit être reçu par le Tribunal d'appel des transports du Canada dans les 35 jours suivant la signification de la présente décision.

I. HISTORIQUE

[1] Le 26 septembre 2013, le ministre des Transports (ministre) a dressé un procès-verbal à l'encontre du requérant, le *Sarah Desgagnés*, relativement à une violation de l'alinéa 23d) de la

Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, L.C. 2001, ch. 26 (LMMC 2001). Le ministre a infligé une amende de 6 000 \$ en vertu du *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires*, DORS/2008-97.

[2] L'annexe « A » du procès-verbal énonce comme suit :

No	Violation	Sanction
	<p>Le ou vers le 7 décembre 2011, dans ou près des eaux canadiennes, le capitaine Vladislavs Tutins du bâtiment SARAH DESGAGNÉS (OMI # 9352171) a sciemment fait une déclaration fautive ou trompeuse à une personne exerçant des pouvoirs sous le régime de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada contrairement à l'alinéa 23 (d) de ladite loi.</p> <p>En particulier, le capitaine a fourni des informations fausses ou trompeuses à un régulateur de trafic maritime dans un rapport d'entrée dans les eaux canadiennes exigé par le Règlement sur la zone de services de trafic maritime de l'est du Canada DORS/89-99.</p> <p>En vertu du paragraphe 238(2) de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, le bâtiment SARAH DESGAGNES est poursuivi en tant qu'employeur ou mandant du capitaine du bâtiment à l'égard de cette violation et est responsable pour la sanction prévue.</p>	6 000.00 \$

[3] Le 23 octobre 2013, le requérant a déposé une requête en révision auprès du Tribunal d'appel des transports du Canada.

II. LOIS ET RÈGLEMENTS

[4] L'article 2, les alinéas 6a) b) et c) et 23d), le paragraphe 126(2), les alinéas 126(3)a) et b) et le paragraphe 238(2) de la *LMMC 2001*, prévoient ce qui suit :

2. Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente loi.

[...]

« capitaine » La personne ayant la direction et le commandement d'un bâtiment. Est exclu de la présente définition le pilote breveté, au sens de l'article 1.1 de la *Loi sur le pilotage*, exerçant ses attributions au titre de cette loi.

[...]

6. La présente loi a pour objet :

a) de protéger la santé et le bien-être de ceux qui participent au transport et au commerce maritimes, notamment l'équipage;

b) de favoriser la sûreté du transport maritime et de la navigation de plaisance;

c) de protéger le milieu marin contre les dommages causés par les activités de navigation et de transport maritimes;

[...]

23. Il est interdit :

d) de faire sciemment, oralement ou par écrit, une déclaration fautive ou trompeuse à une personne, une société de classification ou une autre organisation exerçant ses attributions sous le régime de la présente loi ou de lui fournir sciemment des renseignements faux ou trompeurs;

[...]

126. (2) Le ministre peut désigner en qualité de fonctionnaire chargé des services de communications et de trafic maritimes tout membre de l'administration publique fédérale qui satisfait aux exigences qu'il précise.

(3) Pour promouvoir la sécurité et l'efficacité de la navigation et la protection de l'environnement, le fonctionnaire chargé des services de communications et de trafic maritimes peut, à l'égard du bâtiment faisant partie d'une catégorie réglementaire et se trouvant dans une zone STM ou sur le point d'y entrer, sous réserve des règlements pris en vertu de l'article 136, d'une part, et de toute autre loi fédérale concernant les ports ou les havres et des règlements ou règlements administratifs pris en vertu d'une telle loi, d'autre part :

a) donner au bâtiment une autorisation de mouvement lui permettant d'entrer dans cette zone, d'en sortir ou d'y naviguer;

b) ordonner au capitaine, au pilote ou à l'officier de quart à la passerelle de fournir les renseignements pertinents précisés dans l'ordre, selon les modalités de temps ou autres mentionnées dans celui-ci, concernant le bâtiment;

[...]

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.

[5] Les sous-alinéas 5(1)a)(i) et (ii) et l'alinéa 5(2)r) du *Règlement sur la zone de services de trafic maritime de l'Est du Canada (Règlement ECAREG)* (DORS/89-99) prévoient ce qui suit :

5. (1) Sous réserve du paragraphe (6), le capitaine d'un navire s'assure qu'un rapport est fait :

a) si le navire approche de la zone de services de trafic maritime de l'Est du Canada :

(i) 24 heures avant d'entrer dans la zone,

(ii) aussitôt que possible avant d'entrer dans la zone, dans le cas où le navire est censé y arriver moins de 24 heures après son départ du dernier port d'escale;

[...]

(2) Dans les cas visés aux alinéas (1)a) et b), le rapport indique :

r) les déficiences dans la coque, les principaux systèmes de propulsion ou appareils à gouverner, les radars, les compas, l'équipement de radiocommunication, les ancres ou les chaînes du navire;

[6] Le paragraphe 2(2) et l'article 8 de l'annexe du *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires* prévoient ce qui suit :

2. (2) Le barème des sanctions figurant à la colonne 2 de l'annexe constitue le barème des sanctions applicable à une violation qui est désignée à la colonne 1.

ANNEXE

(article 2)

VIOLATIONS

Article	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
---------	-----------	-----------	-----------

	Disposition de la Loi	Barème des sanctions (\$)	Violation distincte pour chacun des jours
...			
8.	Alinéa 23d)	1 250 à 25 000	
...			

[7] Le résumé de l'étude d'impact de la réglementation sur le règlement précité comprend le Tableau suivant :

Niveau de gravité	1re violation personne physique/personne morale ou bâtiment	2e violation personne physique/personne morale ou bâtiment	Violation subséquente personne physique/personne morale ou bâtiment
Faible	250 \$ à 1 000 \$	500 \$ à 2 000 \$	1 000 \$ à 5 000 \$
Moyen	600 \$ à 3 000 \$	1 200 à 6 000 \$	2 400 \$ à 2 000 \$
Élevé	1 250 à 6 000 \$	2 500 \$ à 12 000 \$	5 000 \$ à 25 000 \$

III. ÉLÉMENTS À PROUVER

[8] En me fondant sur le procès-verbal en l'instance, j'ai conclu que le ministre devait prouver les éléments suivants pour établir sa preuve :

1. Le ou vers le 7 décembre 2011, Vladislavs Tutins était le capitaine et un employé ou mandant du bâtiment SARAH DESGAGNÉS (*Sarah Desgagnés*) et a soumis une déclaration à un régulateur de trafic maritime dans un rapport d'entrée dans les eaux canadiennes exigé par le *Règlement ECAREG*.
2. La déclaration était fausse ou trompeuse.
3. La déclaration a été faite sciemment.

IV. PREUVE

A. Ministre

(1) Bernard Lachance

[9] M. Lachance est un expert maritime à Transports Canada.

[10] M. Lachance témoigne qu'il rencontre M. Pierre Fraser sur le quai à Trois Rivières le 13 décembre 2011.

[11] M. Lachance affirme que M. Fraser l'informe volontairement et sans contrainte que le *Sarah Desgagnés* a subi des dommages en mer avant son arrivée à Trois Rivières.

[12] M. Lachance indique qu'il a inspecté le *Sarah Desgagnés* et a pris neuf photographies qu'il dépose en preuve (pièces M-1 à M-9).

[13] M. Lachance témoigne sur les photographies comme suit :

- a) Les pièces M-1 et M-2 montrent que le pont du château avant du bâtiment s'est affaissé.
- b) La pièce M-3 montre une accumulation d'eau près de la porte qui mène à un pont inférieur.
- c) La pièce M-4 indique un escalier menant au pont inférieur qui a descendu de huit à dix pouces.
- d) La pièce M-5 indique un treuil dont le support n'est plus perpendiculaire.
- e) La pièce M-6 montre une pièce métallique tordue à côté d'un pilier sous le pont du château avant.
- f) Les pièces M-7, M-8 et M-9 montrent des supports de tablettes tordus parce que le pont s'est affaissé.

[14] Enfin, M. Lachance dépose en preuve un document signé par le capitaine Tutins qu'il décrit comme étant un document interne ISM (Code international de gestion de la sécurité) du *Sarah Desgagnés* (pièce M-10). Il ajoute que ce document relève les dommages subis par le bâtiment tels que décrits dans les pièces M-1 à M-9. Ce document sera ci-après dénommé « rapport interne ISM ».

[15] En contre-interrogatoire, M. Lachance admet qu'il n'a aucune idée si les dommages ont affecté l'état de navigabilité du bâtiment.

(2) Laurent Jean

[16] M. Jean est un inspecteur de navires.

[17] M. Jean dépose en preuve un document intitulé *ECAREG information from Sarah Desgagnés* [traduction « renseignements ECAREG du *Sarah Desgagnés* »] (pièce M-11). Ce document sera ci-après dénommé « rapport ECAREG ».

[18] M. Jean affirme que ce document indique qu'au moins en décembre 2011, l'adresse courriel de l'expéditeur était celle du *Sarah Desgagnés*.

[19] Le représentant du requérant ne contre-interroge pas M. Jean.

(3) Lise Dufresne

[20] Mme Dufresne est gestionnaire et officier des services maritimes de communication et de trafic maritime.

[21] Mme Dufresne identifie la page 1 du rapport ECAREG comme étant un rapport contenant les informations qu'un bâtiment doit fournir au service de trafic maritime, conformément au *Règlement ECAREG*, au moins 24 heures avant l'entrée d'un bâtiment dans les eaux canadiennes.

[22] Mme Dufresne précise que la phrase « no any defect » [traduction « aucune déféctuosité »] apparaît au point « R » à la page 1 du rapport ECAREG.

[23] Mme Dufresne affirme que la personne au service de trafic maritime qui reçoit le rapport conformément à ce règlement est nommée en vertu du paragraphe 126(2) de la *LMMC 2001*.

[24] Mme Dufresne dépose en preuve la pièce M-12 qu'elle décrit comme étant un document qui contient les codes pour le rapport émis conformément au *Règlement ECAREG*.

[25] Le représentant du requérant ne contre-interroge pas Mme Dufresne.

B. Requéérant

(1) Pierre Fraser

[26] M. Fraser est le surintendant des opérations de Transports Desgagnés.

[27] M. Fraser témoigne que le capitaine du *Sarah Desgagnés* l'a informé que le bâtiment a subi des dommages structuraux seulement au pont et, qu'à son avis, les dommages n'étaient pas suffisamment importants pour l'obliger de les déclarer. En outre, il témoigne que le capitaine a ajouté qu'il considérait que le bâtiment était sécuritaire et en état de navigabilité.

[28] M. Fraser appuie l'affirmation du capitaine selon laquelle les dommages n'affectaient pas l'état de navigabilité du bâtiment.

[29] M. Fraser fait valoir son opinion que le pont du château avant ne fait pas partie de la structure et intégrité de la coque d'un bâtiment.

[30] M. Fraser témoigne sur les pièces M-1 à M-9, notamment en ce qui suit :

- a) Les pièces M-1 et M-2, en partie, montrent une légère baisseur au pont du château avant qui se trouve à l'extérieur et en haut du niveau d'eau et qui, à son avis, n'est pas structural.
- b) La pièce M-3 indique une porte qui n'est pas affecté par les dommages.
- c) La pièce M-4 indique un escalier qui, à son avis, n'a pas d'importance pour les dommages subis par le bâtiment.
- d) La pièce M-5 montre que le support du treuil est tordu mais, qu'à son avis, le fonctionnement du dispositif n'a pas été affecté par les dommages.
- e) La pièce M-6 indique une déformation dans une poutre qui supporte le pont mais, selon lui, la poutre est solide et continue de soutenir le pont.
- f) Les pièces M-7 à M-9 montrent des supports qui ont tordus lorsque le pont a descendu. Il ajoute, qu'à son avis, les supports ne sont pas des pièces structurales.

[31] M. Fraser témoigne que du côté babord du bâtiment, quelques déformations d'acier au dessus du niveau d'eau, en effet un genre d'enfoncement, ont dû être réparées; il a déclaré, qu'à son avis, ces déformations n'étaient pas graves et il ajoute que le pont en s'affaissant a bougé les pavois un peu.

[32] Enfin, M. Fraser exprime l'opinion que le capitaine n'a pas voulu volontairement tromper l'autorité d'inspection canadienne, répétant que le capitaine lui a dit qu'à son avis les dommages n'étaient pas suffisamment importants pour l'obliger de les déclarer.

[33] En contre-interrogatoire, M. Fraser témoigne que le capitaine a écrit le suivant dans le rapport interne ISM :

On the 4th of December 2011 09 :00 LT it was discovered serious damage of Forecastle girders and other internal members... [traduction « de graves dommages aux poutres du château avant et autres pièces internes ont été découverts le 4 décembre 2011 à 9 h HL »].

[34] En contre-interrogatoire, un document intitulé *Interim Certificate* [traduction « certificat provisoire »], signé par I.D. Ingram, inspecteur de Lloyd's Register, la société de classification du bâtiment, est introduit en preuve (pièce M-13). M. Fraser confirme que M. Ingram indique dans le certificat que certaines fissures soient réparées en décembre 2011. M. Fraser indique que ces réparations étaient de nature temporaire et n'ont pas empêché le *Sarah Desgagnés* de se rendre à Hamilton, Ontario, et de retourner à Québec pour effectuer les réparations, tel que prévu, avant son départ du Canada.

[35] Suite à sa demande, j'ai permis au représentant du requérant de poser quelques questions additionnelles à M. Fraser.

[36] M. Fraser affirme, qu'à son avis, les réparations effectuées à Québec n'étaient pas de nature importante en ce qui concerne la structure du navire et que les réparations permanentes au bâtiment ont été effectuées au Bahamas en avril suivant.

V. ARGUMENTS

A. Ministre des Transports

[37] Le représentant du ministre présente l'argument que la preuve démontre que le rapport ECAREG fut soumis à une personne nommée en vertu du paragraphe 126(2) de la *LMMC 2001*.

[38] Le représentant du ministre précise que, conformément à l'alinéa 5(2)r) du *Règlement ECAREG*, le capitaine était obligé de déclarer si oui ou non il y avait des défauts dans la coque du bâtiment. À son avis, le capitaine a fait une déclaration trompeuse quand, en vertu du libellé précité, il a signalé qu'il n'y avait aucune défaut.

[39] Le représentant du ministre déclare que l'enfoncement de l'acier, dont a témoigné M. Fraser, démontre que la coque du bâtiment a subi une pression, et que Lloyd's Register ait exigé que certaines fissures, dont a témoigné M. Fraser, soient réparées à Québec avant que le bâtiment quitte le Canada, fait preuve de défauts à la coque.

[40] Le représentant du ministre souligne que l'alinéa 5(2)r) du *Règlement ECAREG* précité n'indique pas que les déficiences dans la coque doivent être considérées majeures.

[41] En outre, il rappelle que le capitaine a signalé que le *Sarah Desgagnés* avait subi les dommages vers le 4 décembre 2011 et que le capitaine a soumis le rapport ECAREG le 7 décembre 2011 ce qui, à son avis, prouve que le capitaine était conscient de l'existence des dommages lorsqu'il a soumis le rapport ECAREG.

[42] Enfin, il déclare que les dommages subis par le bâtiment étaient des dommages dans la coque.

B. Requéérant

[43] Le représentant du requérant déclare que le requérant a agi de bonne foi en rapportant les dommages subis par le *Sarah Desgagnés* à l'administration des Barbades, l'assureur du bâtiment et d'autres intervenants.

[44] En outre, il affirme qu'il n'y avait que des dommages au pont du château avant et aucun dommage ni à la coque et ni à la structure principale du bâtiment.

[45] En gardant à l'esprit, qu'à son avis, les dommages n'ont pas d'incidence sur la coque du bâtiment, il affirme que le requérant n'a pas fait une déclaration fautive ou trompeuse.

[46] Enfin, le représentant du requérant affirme que les dommages n'avaient aucune incidence sur l'état de navigabilité du bâtiment.

VI. ANALYSE

[47] Je vais analyser les éléments de preuve par rapport au chef d'accusation.

[48] Par souci de clarté, l'alinéa 23d) de la *LMMC 2001* prévoit :

23. Il est interdit :

d) de faire sciemment, oralement ou par écrit, une déclaration fautive ou trompeuse à une personne, une société de classification ou une autre organisation exerçant ses attributions sous le régime de la présente loi ou de lui fournir sciemment des renseignements faux ou trompeurs;

[49] Les éléments de preuve par rapport à ce libellé apparaissent au paragraphe [8] ci-dessus.

[50] Le premier élément est le suivant : *le ou vers le 7 décembre 2011, Vladislavs Tutins était le capitaine et employé ou mandant du bâtiment Sarah Desgagnés et a soumis une déclaration à un régulateur de trafic maritime dans un rapport d'entrée dans les eaux canadiennes exigé par le Règlement ECAREG.*

[51] M. Fraser a témoigné en contre-interrogatoire que le rapport interne ISM était un document rédigé par le capitaine du bâtiment. Le rapport indique nettement que V. Tutins est le capitaine du *Sarah Desgagnés*.

[52] Les témoignages de M. Jean et de Mme Dufresne font preuve que le rapport ECAREG est un rapport soumis le 7 décembre 2011 par le *Sarah Desgagnés* avant l'entrée du bâtiment en eaux canadiennes, tel qu'exigé par le *Règlement ECAREG*. Le nom de V. Tutins, à titre de capitaine du *Sarah Desgagnés*, apparaît en bas de la page 1 du document.

[53] En outre, j'accepte le témoignage de Mme Dufresne que la personne au service de trafic maritime qui a reçu le rapport est une personne nommée conformément au paragraphe 126(2) de la *LMMC 2001*, donc est une personne qui exerce ses attributions sous le régime de la *LMMC 2001*, tel que requis par l'alinéa 23*d*) de la loi.

[54] En vertu du paragraphe 238(2) de la *LMMC 2001*, 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.

[55] Tel qu'indiqué ci-dessus, la preuve démontre que V. Tutins était le capitaine du bâtiment.

[56] Le mot « capitaine » est défini dans la *LMMC 2001* comme la personne ayant la direction et le commandement d'un bâtiment; donc, la nature et l'ampleur des fonctions d'un capitaine sont telles, qu'à mon avis, par le fait même d'occuper ce poste, un capitaine, en l'instance le capitaine Tutins, est à l'emploi du navire et agit comme son mandant.

[57] En outre, j'ajoute qu'il n'a pas été contesté que Vladislavs Tutins était le capitaine et employé ou mandant du *Sarah Desgagnés* en décembre 2011.

[58] Par conséquent, je conclus que le ministre a prouvé, selon la prépondérance des probabilités, le premier élément de la violation reprochée au requérant.

[59] Le deuxième élément est le suivant : *la déclaration était fausse ou trompeuse*.

[60] Par souci de clarté, l'alinéa 5(2)*r*) du *Règlement ECAREG* est le libellé pertinent portant sur la déclaration en l'instance, et se lit comme suit :

5. (2) Dans les cas visés aux alinéas (1)*a*) et *b*), le rapport indique :

r) les déficiences dans la coque, les principaux systèmes de propulsion ou appareils à gouverner, les radars, les compas, l'équipement de radiocommunication, les ancres ou les chaînes du navire;

[61] Rappelons-nous que la phrase « no any defect » [traduction « aucune déficience »] apparaît inscrit au point « R » du rapport soumis conformément au *Règlement ECAREG*.

[62] Ainsi, la déclaration au point « R » du rapport ECAREG sera fautive ou trompeuse, à mon avis, si au moins un des dommages subis par le *Sarah Desgagnés* est réputé être une déficience dans la coque du bâtiment au sens de l'alinéa 23*d*) de la *LMMC 2001*.

[63] J'ajoute qu'il n'est pas contesté que les dommages subis par le bâtiment sont des « déficiences »; la seule question à résoudre en l'espèce est de savoir s'il s'agit de déficiences dans la « coque ».

[64] Il s'agit d'une question fortement controversée et pour y répondre un point de départ utile est de passer en revue brièvement les témoignages et opinions des témoins ainsi que les soumissions des représentants en l'instance.

[65] Il ne serait pas exagéré d'affirmer que les témoignages et soumissions, tant de l'intimé que du requérant, laissent voir une nette divergence d'opinion sur la question.

[66] En résumé, la preuve présentée par les témoins, tant du ministre que du requérant, montre qu'il y avait des dommages au pont du château avant, à un escalier, à une poutre, à un treuil, aux pavois, à des supports de tablettes (pièces M-1 à M-9) ainsi qu'à des pièces internes mentionnés dans le rapport interne ISM mais qui ne sont pas identifiés.

[67] En outre, M. Fraser a témoigné que le bâtiment a subi d'autres dommages mais a déclaré qu'ils ont été découverts seulement après que le navire a atteint Trois Rivières, donc ne sont pas pertinents en l'instance car ils n'étaient pas connus au moment où le capitaine a soumi son rapport. Ce témoignage n'a pas été contesté.

[68] Les témoins du ministre décrivent les dommages au bâtiment en termes clairs et objectifs.

[69] M. Fraser, ainsi que les représentants du ministre et du requérant, ont exprimé les opinions suivantes sur la question.

[70] M. Fraser affirme que les dommages subis par le bâtiment, notamment les dégâts au pont du château avant et la poutre de support de ce pont, ne sont pas de nature structurale et ne font pas partie de la coque du bâtiment. Il a ajouté, qu'à son avis, aucun des dommages affectait la sécurité ou l'état de navigabilité du bâtiment.

[71] Le représentant du ministre pour sa part, en résumé, soutient que les dommages décrits par tous les témoins sont des dommages dans la coque du bâtiment et, en outre, souligne que tous les dommages dans la coque du bâtiment doivent être déclarés conformément au *Règlement ECAREG*, indépendamment du fait qu'ils sont considérés comme graves ou pas.

[72] Le représentant du requérant pour sa part, en résumé, déclare que les dommages au pont du château avant ne constituent pas des dommages dans la coque du bâtiment. Il exprime l'opinion que le capitaine n'a pas signalé les dommages parce qu'il croyait qu'ils ne touchaient pas la coque du bâtiment et n'avaient aucune incidence sur son état de navigabilité. Par conséquent, à son avis, il s'ensuit que le capitaine n'a pas fait une déclaration fausse ou trompeuse.

[73] Bref, l'intimé m'invite à statuer que les dommages subis par le *Sarah Desgagnés* sont des dommages dans la coque et le requérant m'invite à en arriver à la conclusion opposée.

[74] Comment alors concilier les divergences d'opinion sur cette question épineuse?

[75] Je dois dire d'emblée qu'une analyse plus approfondie s'impose afin de me permettre de statuer sur cette question.

[76] À mon avis, je dois tenir compte de deux aspects distincts :

- a) le sens ordinaire et naturel du mot « coque »;
- b) le contexte législatif pertinent.

[77] J'arrive à cette conclusion sur la base d'un énoncé de l'auteur du texte bien connu *Côté – Interprétation des lois*, quatrième édition. À la page 43, le texte déclare que bien que les références au langage courant et aux définitions usuelles des dictionnaires soient souvent utiles aux fins d'interprétation des lois, il faut tenir compte non seulement du sens ordinaire et naturel des mots mais également du contexte dans lequel ils sont utilisés et de l'objet de la disposition dans son ensemble.

[78] En ce qui a trait aux définitions de dictionnaire, les deux exemples suivants s'avèrent utiles.

[79] Le mot « coque » par rapport à un bâtiment est défini dans le *Grand Larousse de la langue française*, 1972, volume 2, comme « corps d'un navire, considéré indépendamment du gréement et de la mâture ».

[80] Le même mot est défini dans *René de Kerchove, International Maritime Dictionary*, deuxième édition, comme suit : « the body of a vessel exclusive of masts, sails, rigging, machinery and equipment » [traduction « le corps d'un bâtiment considéré indépendamment des mats, des voiles, du gréement, de la machinerie et de l'équipement »].

[81] La similitude entre les deux définitions m'impressionne; la première définition se trouve dans un dictionnaire d'usage général et la seconde dans un dictionnaire nautique spécialisé. Les deux définitions sont de nature générale et je constate que seules quelques pièces ou parties précises d'un bâtiment sont réputées exclues du « corps » d'un bâtiment.

[82] Le représentant du ministre affirmait au paragraphe [40] ci-dessus que l'alinéa 5(2)r) du *Règlement ECAREG* n'indique pas que les déficiences dans la coque d'un bâtiment doivent être considérées majeures.

[83] Je me rallie à cette proposition, donc à mon avis, toute déficence dans la coque, majeure ou non, doit être signalée conformément au *Règlement ECAREG*.

[84] Je vais aborder maintenant les considérations contextuelles de la législation pertinente.

[85] À mon avis, deux dispositions de la *LMMC 2001* sont particulièrement pertinentes en l'espèce, à savoir les alinéas 6a) et b), et 126(3)a) et b).

[86] L'article 6 décrit l'objet de la loi. Je suis d'avis qu'un tel libellé, tout en n'étant pas une disposition de fond, révèle néanmoins la compréhension du législateur de l'objet de la loi en l'intérêt public. Ainsi les principaux objectifs dans l'intérêt public sont de protéger la santé et le bien-être de personnes, notamment l'équipage, de favoriser la sûreté du transport maritime et de protéger le milieu marin.

[87] De ma lecture des alinéas 126(3)a) et b), les autorités qui fournissent les services de navigation, décrits à la Partie 5 de la loi, le font également dans l'intérêt public, c'est-à-dire pour

les fins de promouvoir la sécurité et l'efficacité de la navigation, et la protection de l'environnement.

[88] Rappelons-nous que la Partie 5 contient le pouvoir de prendre des règlements portant sur le contrôle du trafic maritime y compris la fourniture de renseignements par les bâtiments, tel que le *Règlement ECAREG*.

[89] À mon avis, le rapport qui doit être fourni par le capitaine d'un bâtiment conformément au *Règlement ECAREG*, notamment en vertu de l'alinéa 5(2)r), a pour but de fournir un outil de travail aux autorités gouvernementales, leur permettant de bien exercer leurs mandats à la lumière des objectifs législatifs précités.

[90] Même s'il est banal d'affirmer que comme une question de bon sens marin, un capitaine est toujours préoccupé par la sécurité et l'état de navigabilité du bâtiment sous son commandement, cependant, le *Règlement ECAREG* exige un rapport sur toutes les déficiences dans la coque d'un bâtiment, pas seulement ceux qui, de l'avis du capitaine, nuisent à la sécurité ou à l'état de navigabilité du bâtiment.

[91] Enfin, je conclus ce qui suit :

- a) Le sens ordinaire et naturel du mot « coque » apparaît dans les définitions de dictionnaire précités; à savoir, la définition large « le corps du navire » sous réserve, toutefois, des exceptions prévues dans ces définitions. À mon avis, les dommages subis par le *Sarah Desgagnés* n'entrent pas dans les exceptions, sauf les dommages au treuil qui, à mon sens, constitue un équipement. J'ajoute qu'aucune mention n'est faite dans les définitions que le corps du navire se compose uniquement de pièces structurales.
- b) D'interpréter le terme « coque » en lui attribuant un sens plus étroit que son sens ordinaire et naturel, par exemple, en prétendant qu'un pont ou une poutre le supportant ne fait pas partie de la coque d'un bâtiment, à mon avis, irait à l'encontre du contexte législatif, notamment l'intérêt public et le but du *Règlement ECAREG* décrits ci-dessus.

[92] Bref, je statue qu'à l'exception du dommage au treuil, les dommages subis par le *Sarah Desgagnés* décrits en preuve sont des déficiences dans la coque du bâtiment et il s'ensuit que la déclaration du capitaine indiquant « no any defect » [traduction « aucune déficence »] au point « R » du rapport ECAREG est fautive ou trompeuse au sens de l'alinéa 23d) de la *LMCC 2001*.

[93] Par conséquent, je conclus que le ministre a prouvé, selon la prépondérance des probabilités, le deuxième élément de la violation reprochée au requérant.

[94] Le troisième élément est le suivant : *la déclaration a été faite sciemment*.

[95] Dans le cas de cet élément, comme dans le cas du deuxième élément, le sens ordinaire du mot « sciemment » peut être tiré d'une définition dans un dictionnaire de langage courant.

[96] Je reviens au *Grand Larousse de la langue française*, 1972, volume 6, où le mot « sciemment » est défini comme « avec pleine connaissance, en sachant parfaitement ce que l'on fait ».

[97] À mon avis, une analyse contextuelle jetterait pas plus de lumière sur le sens du mot tel qu'il apparaît dans l'alinéa 23*d*) de la *LMMC 2001*.

[98] Cependant, il est utile de rappeler un principe dans l'interprétation de l'alinéa 23*d*) qui est indiqué dans l'affaire *Caron c. Ministre des Transports*, 2012 TATCF 9 (révision) (MQ-0079-33) (*Caron*). Au paragraphe 70, le conseiller déclare que, dans le cadre de l'alinéa 23*d*) de la *LMMC 2001*, la personne qui fait une déclaration visée par ce libellé assume la responsabilité d'assurer la véracité des renseignements contenus dans la déclaration.

[99] Ainsi, ayant déjà conclu que le ministre a établi que le *Sarah Desgagnés* a subi des dommages dans la coque et que la déclaration faite par le capitaine du bâtiment dans le rapport ECAREG est fausse ou trompeuse, je dois maintenant déterminer si oui ou non, à la lumière de la preuve, la déclaration a été faite sciemment.

[100] Dans les parties pertinentes de son témoignage, il convient de rappeler que M. Fraser a déclaré que le capitaine du bâtiment lui dit que, parmi d'autres raisons, il n'a pas signalé les dommages dans le rapport ECAREG parce qu'il croyait que les dommages n'étaient pas suffisamment importants et que seul le pont était affecté.

[101] Cependant, en contre-interrogatoire, M. Fraser décrit le rapport interne ISM comme un document écrit par le capitaine dans lequel il est déclaré sans équivoque que le *Sarah Desgagnés* avait souffert de graves dommages aux poutres du château avant et à d'autres pièces internes.

[102] En résumé, le représentant du ministre prétend que le capitaine était conscient des dommages dans la coque du bâtiment quand il a fait le rapport ECAREG.

[103] En résumé, le représentant du requérant a déclaré son opinion que le capitaine n'a pas signalé les dommages subis par le *Sarah Desgagnés* parce qu'il croyait qu'ils n'étaient pas suffisamment importants, n'avaient pas d'incidence sur l'état de navigabilité du bâtiment et enfin n'étaient pas des dommages dans la coque du navire. En outre, il soutient que le capitaine n'a pas fait une déclaration fausse ou trompeuse.

[104] Je conclus ce qui suit :

- a) La déclaration du capitaine dans le rapport ECAREG contredit nettement ce que M. Fraser avait rapporté que le capitaine lui avait dit verbalement.
- b) Comme question de preuve, la déclaration écrite du capitaine dans le rapport interne ISM a une valeur beaucoup plus probante que le témoignage de M. Fraser portant sur ce que le capitaine lui a dit.
- c) Le rapport interne ISM prouve que le capitaine était conscient du fait que plusieurs parties du bâtiment avaient subi de graves dommages.
- d) Le rapport ECAREG fait preuve que le capitaine a déclaré qu'il n'y avait pas de dommages à la coque du bâtiment.

[105] Gardant à l'esprit le principe énoncé dans l'affaire *Caron* et les conclusions énoncés dans les paragraphes précédents, et puisque j'ai déjà statué que le bâtiment a subi des dommages dans sa coque, je conclus que le capitaine du *Sarah Desgagnés* a fait une déclaration fausse ou

trompeuse dans le rapport ECAREG en pleine connaissance des faits, donc « sciemment », selon la définition dictionnaire du mot.

[106] Par conséquent, je conclus que le ministre a prouvé, selon la prépondérance des probabilités, le troisième élément de la violation reprochée au requérant.

[107] J'en viens maintenant à la question de la sanction.

[108] Le ministre a infligé une sanction de 6 000 \$ que je me dois de confirmer ou modifier, cependant je suis lié par le barème des sanctions figurant au paragraphe [6] ci-dessus. Je peux également prendre en considération l'information contenu dans le Tableau qui figure au paragraphe [7] ci-dessus, mais je ne suis pas lié par celui-ci car il ne fait pas partie intégrale du *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires*.

[109] Le Tribunal de l'aviation civile a déclaré dans l'affaire *Ministre des Transports c. Wyer*, (révision) (O-0075-33), qu'une liste de facteurs entre en ligne de compte pour trouver l'équilibre approprié à la lumière des principes qui régissent l'imposition d'une amende. Ces facteurs seront considérés les uns comme des facteurs aggravants et les autres, comme des facteurs atténuants, mais le Tribunal ajoute que la liste de facteurs n'est pas exhaustive.

[110] En l'instance, j'estime qu'il existe deux facteurs atténuants, notamment, le degré de collaboration avec les autorités et les conséquences de l'infraction sur la sécurité, comme suit :

- a) Les témoignages de M. Lachance et de M. Fraser font preuve de la coopération du requérant avec les préposés de Transports Canada, notamment, le comportement de M. Fraser. M. Fraser est la personne qui a informé M. Lachance en toute franchise que le *Sarah Desgagnés* avait subi des dommages en mer avant son arrivée à Trois Rivières et, en outre, lui a fourni une copie du rapport interne ISM.
- b) Malgré que la preuve démontre que le navire a subi de graves dommages, le *Sarah Desgagnés* n'a pas été empêché de continuer son voyage vers Hamilton, Ontario, et de retourner à Québec. De ne pas avoir empêché le bâtiment de naviguer la voie maritime, à mon avis, indique que le risque de danger à la sécurité a diminué dès l'arrivée du bâtiment en eaux internes, donc manifestant une réduction des conséquences de l'infraction sur la sécurité, l'un des facteurs atténuants.

[111] Par conséquent, je réduis la sanction de 6 000 \$ à 4 000 \$.

VII. DÉCISION

[112] Le ministre des Transports a prouvé, selon la prépondérance des probabilités, que le bâtiment *Sarah Desgagnés* a contrevenu à l'alinéa 23d) de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. L'amende de 6 000 \$ infligée par le ministre est réduite à 4 000 \$.

Le 24 novembre 2014

(Original signé)

M^e Mark A.M. Gauthier

Conseiller