

TRIBUNAL D'APPEL DES TRANSPORTS DU CANADA

ENTRE :

Administration de Pilotage des Laurentides, requérant(e)

- et -

Ministre des Transports, intimé(e)

LÉGISLATION :

Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, L.C. 2001, ch. 26, alinéa 20(1)a)

Décision à la suite d'une révision
Yves Villemaire

Décision : le 19 janvier 2012

Référence : *Administration de Pilotage des Laurentides c. Canada (Ministre des Transports)*, 2012 TATCF 2 (révision)

Affaire entendue à Montréal (Québec) le 25 octobre 2011 et à Ottawa (Ontario) le 3 novembre 2011

Arrêt : Le ministre des Transports n'a pas prouvé, selon la prépondérance des probabilités, qu'en vertu de l'alinéa 20(1)a) de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, la requérante, Administration de Pilotage des Laurentides, n'a pas respecté les exigences relatives à la délivrance d'un document. Le conseiller renvoie pour réexamen la décision du ministre des Transports de suspendre le document maritime canadien de la requérante.

I. HISTORIQUE

[1] Le 11 août 2010, le ministre des Transports (« ministre ») a délivré un Document concernant l'effectif minimal de sécurité – ne ressortissant pas à la convention (« DEM ») à la requérante, Administration de Pilotage des Laurentides (« APL ») pour un de leur vaisseaux, le *GRANDES EAUX*. Ce DEM à trois personnes (2010-00667-300), daté du 11 août 2010, a remplacé le DEM à deux personnes (2009-00604-300), daté du 29 octobre 2009.

[2] Le 31 août 2011, APL a déposé une requête en révision auprès du Tribunal d'appel des transports du Canada (« Tribunal ») concernant la décision du ministre de remplacer le DEM à deux personnes (2009-00604-300).

[3] Le 4 janvier 2011, le ministre a présenté à l'APL un Avis de confirmation de l'annulation d'un document maritime canadien (« avis »), en date du 23 décembre 2010, afférent au DEM 2009-00604-300. L'avis énonce ce qui suit :

Motifs d'annulation :

20(1)a) les exigences relatives à la délivrance du document ne sont plus respectées.

II. LOIS, RÈGLEMENTS ET POLITIQUES

[4] Les alinéas 6a) et i), le paragraphe 16(1), les alinéas 16(2)a) et c), le paragraphe 20(1), les articles 20.1 et 20.3, les paragraphes 20.4(1) et (7), l'alinéa 100a), l'alinéa 106(1)a), et les paragraphes 106(2) et 211(1) de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, L.C. 2001, ch. 6 (« Loi ») stipulent :

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;

[...]

i) d'établir un programme efficace d'inspection et d'exécution de la loi.

16. (1) La demande de délivrance du document maritime canadien est présentée selon les modalités que fixe le ministre des Transports, notamment quant aux renseignements qu'elle doit comprendre et à la documentation qui doit l'accompagner.

(2) Outre ces renseignements et cette documentation, le ministre des Transports peut :

a) exiger que le demandeur fournisse toute preuve, notamment une déclaration, qu'il estime nécessaire pour établir que les exigences relatives à la délivrance du document sont respectées;

[...]

c) s'agissant d'un document relatif à un bâtiment, exiger que le bâtiment, ses machines ou son équipement subissent toute inspection qu'il estime nécessaire pour établir que ces exigences sont respectées.

20. (1) Sous réserve de l'article 20.1, le ministre des Transports peut suspendre, annuler ou refuser de renouveler un document maritime canadien s'il est convaincu que, selon le cas :

a) les exigences relatives à la délivrance du document ne sont plus respectées;

20.1 Avant de suspendre ou d'annuler un document maritime canadien délivré sous le régime de la partie 3 (personnel), le ministre des Transports donne au titulaire un préavis de trente jours qui :

a) précise les motifs de la suspension ou de l'annulation;

b) indique, dans le cas où le motif de la décision est prévu aux alinéas 20(1)a), b), c), e) ou f) ou au sous-alinéa 20(1)g) (ii), le lieu et la date limite, à savoir trente jours après l'envoi du préavis, du dépôt d'une éventuelle requête en révision.

20.3 Sauf dans le cas d'un document maritime canadien suspendu ou annulé conformément à l'article 20.1, le ministre des Transports doit, immédiatement après avoir suspendu ou annulé un document maritime canadien ou en avoir refusé le renouvellement, envoyer à son titulaire un avis :

- a)* confirmant, motifs à l'appui, la suspension, l'annulation ou le refus de renouveler;
- b)* indiquant, dans le cas où le motif de la décision est prévu aux alinéas 20(1)*a), b), c), e)* ou *f)* ou au sous-alinéa 20(1)*g)* (ii), le lieu et la date limite, à savoir trente jours après l'envoi de l'avis, du dépôt d'une éventuelle requête en révision.

20.4 (1) Sous réserve du paragraphe (2), le titulaire du document maritime canadien peut faire réviser la décision du ministre des Transports en déposant une requête en révision auprès du Tribunal au plus tard à la date limite qui est indiquée à l'avis, ou dans le délai supérieur éventuellement accordé à sa demande par le Tribunal.

[...]

(7) Le conseiller peut :

- a)* dans les cas visés à l'alinéa 20(1)*e)* ou aux sous-alinéas 20(1)*f)*(ii) ou (iii), confirmer la décision du ministre ou y substituer sa propre décision;
- b)* dans les autres cas, confirmer la décision du ministre des Transports ou renvoyer l'affaire au ministre pour réexamen.

100. Le gouverneur en conseil peut par règlement, sur recommandation du ministre, prendre toute mesure d'application de la présente partie, notamment :

- a)* préciser les postes qui doivent être occupés à bord des bâtiments — ou catégories de bâtiments — canadiens, leur nombre minimal et les catégories et classes de documents maritimes canadiens dont doivent être titulaires les personnes occupant ces postes;

106. (1) Le représentant autorisé d'un bâtiment canadien :

- a)* veille à ce que le bâtiment ainsi que ses machines et son équipement satisfassent aux exigences prévues par les règlements d'application de la présente partie;

[...]

(2) Il veille à ce que :

- a)* le bâtiment, ses machines et son équipement soient inspectés en vue de l'obtention des documents maritimes canadiens exigés par la présente partie;
- b)* les modalités de ces documents soient respectées.

211. (1) L'inspecteur de la sécurité maritime visé à l'article 11 ou la personne, la société de classification ou toute autre organisation autorisée en vertu de l'article 12 peut, pour contrôler l'application d'une disposition visée, procéder à toute heure convenable à la visite de tous lieux — y compris un bâtiment — et y procéder aux inspections qu'il estime nécessaires et que le ministre l'a autorisé à effectuer.

[5] L'article 201, l'alinéa 202(3)*b)*, les paragraphes 207(1) et (2), les alinéas 207(3)*a), c)* et *i)*, le sous-alinéa 207(3)*d)*i), le paragraphe 207(4), l'alinéa 216(2)*b)* et le paragraphe 225(1) du *Règlement sur le personnel maritime*, DORS/2007-115 (« *RPM* ») stipulent ce qui suit :

201. Il est interdit à tout bâtiment canadien de naviguer en tout lieu et aux bâtiments étrangers de naviguer dans les eaux canadiennes à moins que les exigences de la présente partie ne soient respectées.

202. (3) Le représentant autorisé d'un bâtiment canadien doit demander au ministre et celui-ci délivre, suite à cette demande :

[...]

- b)* dans le cas de tout bâtiment autre qu'un bâtiment qui est assujéti à la Convention sur la sécurité et qui est tenu de transporter un certificat d'inspection, un document spécifiant les effectifs de

sécurité, valide pour une période d'au plus cinq ans après la date de sa délivrance, dans lequel figurent les exigences suivantes :

- (i) le nombre minimal de membres de l'effectif,
- (ii) les brevets ou certificats de compétence dont doivent être titulaires les membres de l'effectif,
- (iii) le cas échéant, les visas, conditions ou restrictions figurant sur les brevets ou certificats de compétence visés au sous-alinéa (ii),
- (iv) la description des voyages que le bâtiment est autorisé à effectuer,
- (v) le cas échéant, le nombre de passagers que le bâtiment est autorisé à transporter.

207. (1) Le représentant autorisé d'un bâtiment veille à ce que l'effectif minimal de ce bâtiment soit conforme aux exigences du présent article.

(2) Toute personne exerçant les fonctions d'un poste énuméré dans le document spécifiant les effectifs de sécurité peut être assignée à diverses fonctions de façon à satisfaire aux exigences de plus d'une disposition du présent article.

(3) L'effectif minimal d'un bâtiment doit être suffisant en nombre pour satisfaire aux exigences prévues aux articles 320 à 322 et être composé des personnes suivantes :

a) le capitaine;

[...]

c) une personne chargée des machines du bâtiment, sauf dans le cas des bâtiments suivants :

- (i) les bâtiments qui sont des bâtiments transportant des passagers et dont la puissance de propulsion est d'au plus 75 kW,
- (ii) les bâtiments qui ne sont pas des bâtiments transportant des passagers et dont la puissance de propulsion est d'au plus 750 kW,
- (iii) les bâtiments exemptés de l'application des articles 218 à 226 en vertu de l'article 217;

d) les personnes qui sont tenues d'effectuer les activités suivantes :

(i) le quart à la passerelle tel qu'il est prévu aux articles 213 à 216,

[...]

i) toute personne supplémentaire dont la présence à bord peut être nécessaire, selon la pratique ordinaire des marins, à l'exploitation normale et sécuritaire du bâtiment, notamment à l'accostage, à l'ancrage et à l'avitaillement.

(4) L'effectif minimal d'un bâtiment est composé des personnes suivantes pour répondre à une situation d'urgence :

a) un capitaine;

b) les personnes qui sont tenues d'effectuer les activités suivantes :

(i) le quart à la passerelle tel qu'il est prévu aux articles 214 à 216, mais la personne supplémentaire à bord d'un bâtiment d'une jauge brute de moins de 300 et la deuxième personne supplémentaire à bord d'un bâtiment d'une jauge brute de moins de 3 000 peuvent également être affectées à d'autres tâches,

(ii) le quart dans la salle des machines tel qu'il est prévu aux articles 224 et 225,

(iii) la veille radioélectrique telle qu'elle est prévue à l'article 266;

c) le préposé principal aux transmissions tel qu'il est prévu à l'article 267;

d) les personnes nécessaires pour effectuer simultanément les tâches suivantes :

- (i) faire fonctionner et utiliser le matériel d'extinction d'incendie exigé par le [Règlement sur le matériel de détection et d'extinction d'incendie](#) ou approuvé en vertu de ce règlement afin de lutter contre un incendie à tout endroit à bord du bâtiment,
- (ii) parer pour la mise à l'eau des bateaux de sauvetage qui sont à bord conformément au [Règlement sur l'équipement de sauvetage](#),
- (iii) faire fonctionner le système de pompage et d'alimentation en électricité de secours,
- (iv) diriger et encadrer les passagers qui sont à bord,
- (v) assurer la communication entre la personne directement responsable du bâtiment et les personnes chargées de diriger et d'encadrer les passagers.

216. (2) Le quart à la passerelle doit être composé, à tout le moins, des personnes suivantes :

[...]

b) sous réserve des paragraphes (3) et (4), dans le cas d'un bâtiment d'une jauge brute d'au moins 5, une personne supplémentaire qui, dans le cas où le bâtiment a une jauge brute d'au moins 500, est titulaire, à tout le moins, d'un brevet de navigant qualifié ou d'un brevet de matelot de quart à la passerelle;

225. (1) Tout bâtiment équipé conformément à l'annexe VIII du [Règlement sur les machines de navires](#) peut naviguer sous un régime de surveillance non continue de la tranche des machines à condition que les systèmes de commande et de surveillance à distance dans celle-ci soient inspectés à des intervalles d'au plus 12 mois et que le certificat d'inspection porte une mention attestant cette inspection.

[6] L'article 1 du *Règlement sur les certificats de bâtiment*, (DORS/2007-31) (« RCB ») définit « voyage à proximité du littoral, classe 2 » de la façon suivante :

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

[...]

« voyage à proximité du littoral, classe 2 » Voyage qui répond aux conditions suivantes :

- a) ce n'est pas un voyage en eaux abritées;
- b) au cours de celui-ci, le bâtiment qui effectue le voyage se trouve toujours :
 - (i) d'une part, à 25 milles marins ou moins du littoral dans des eaux contiguës au Canada, aux États-Unis, à l'exception d'Hawaii, ou à Saint-Pierre-et-Miquelon,
 - (ii) d'autre part, à 100 milles marins ou moins d'une zone de refuge. (*near coastal voyage, Class 2*)

[7] Les paragraphes 1.3 et 10.5 et l'article 15 des *Directives sur la construction et l'inspection des bateaux-pilotes* (2006) - TP 14530F (« DCIBP ») stipulent ce qui suit :

1.3 Il importe de rappeler aux administrations de pilotage, aux concepteurs et aux constructeurs de bateaux pilotes qu'ils doivent apporter une attention toute particulière à l'usage prévu du bateau (y compris aux considérations environnementales et de voyage) lors du choix de la conception, des matériaux et de l'équipement qui seront employés dans la construction de bateau.

[...]

10.5 Local des machines : le local des machines peut être aménagé pour fonctionner sans personnel. Les exigences de la présente partie peuvent être respectées par l'application de normes de dotation en personnel supplémentaire (personnel supplémentaire compétent).

[...]

15.1 Tous les bateaux doivent être dotés d'un dispositif mécanique permettant de récupérer une personne inconsciente qui flotte sur l'eau sans qu'une autre personne ait à aller dans l'eau.

15.2 Le poste de commande de ce dispositif doit comporter des commandes pour manoeuvrer les machines de propulsion et le gouvernail du bateau.

15.3 Le poste de commande de ce dispositif doit être configuré et se trouver à un endroit approprié pour que l'opérateur ait, autant que possible, une vue bien dégagée du dispositif et de la surface de l'eau à proximité du dispositif.

15.4 Des projecteurs doivent être prévus pour assurer l'éclairage de la surface de l'eau autour du dispositif de récupération, jusqu'à une distance de 25 m du bateau. Les projecteurs doivent être actionnés depuis le poste de commande.

15.5 Tous les bateaux doivent être dotés d'une échelle escamotable ou permanente, ou d'un dispositif similaire, pour accéder du pont découvert à la ligne de flottaison et qu'une personne consciente et non blessée qui se trouve dans l'eau peut utiliser pour monter à bord.

15.6 Tous les bateaux doivent être dotés d'une perche de sauvetage approuvée bien rangée, munie d'un manche d'au moins 4 m de longueur et d'un crochet.

15.7 Les exigences de la présente partie peuvent être respectées par l'application de normes de dotation en personnel supplémentaire (personnel supplémentaire compétent).

[8] Les paragraphes 8.4.1 et 8.4.5 des *Procédures d'inscription au programme de délégation des inspections obligatoires (PDIO)* (« PDIO »), trouvés dans le document *Système de gestion de la Sécurité maritime* TP 13585 stipulent ce qui suit :

8.4.1 Une fois délégué, l'OR doit mener des activités de surveillance à bord pour s'assurer que la correction des anomalies notées au cours du processus d'inscription respecte le calendrier convenu. L'incapacité du RA de se conformer à la rectification de l'une ou l'autre des anomalies prévue au calendrier doit être signalée à la SMTC par l'OR, de façon à ce que des mesures de conformité soient prises, si elles sont justifiées. L'OR doit veiller à ce que les anomalies et la progression de leur rectification soient consignées.

[...]

8.4.5 À la demande du RA, l'OR doit présenter une demande au BETMM quant à tout écart de la réglementation canadienne applicable à la construction, à l'entretien ou à la fréquence d'inspection des bâtiments visés par le PDIO.

III. ÉLÉMENTS À PROUVER

[9] En vertu de l'article 20.1 de la *Loi* et suite à la délivrance de l'Avis, le ministre doit prouver, selon la prépondérance des probabilités, les éléments qui suivent :

1. Le DEM à deux personnes (2009-00604-300) comportait des exigences relatives à sa délivrance le 29 octobre 2009;
2. Le ministre a donné le préavis requis selon l'article 20.1 ou l'avis requis selon l'article 20.3 de la *Loi* pour un changement de DEM;
3. Le ministre a démontré que les exigences relatives à la délivrance du DEM à deux personnes (2009-00604-300) n'étaient plus respectées au moment de son annulation le 4 janvier 2011.

IV. PREUVE

A. Ministre

(1) Serge Théorêt

[10] Serge Théorêt est inspecteur maritime principal pour Transports Canada. C'est un inspecteur qui détermine l'effectif minimal des navires dans la région du Québec. Il a déclaré que plus de huit cents DEM ont été délivrés dans la province depuis la mise en vigueur du nouveau RPM. Il a témoigné qu'un tel document est requis pour le *GRANDES EAUX* et qu'il appartient au propriétaire du bâtiment d'en faire la demande.

[11] L'inspecteur Théorêt a expliqué que l'effectif minimal d'un navire est établi en fonction de la tenue du quart à la passerelle et de la salle des machines ainsi que de la gestion de situations d'urgence qui peuvent survenir. Il a mentionné que l'effectif minimal peut inclure toute personne supplémentaire dont la présence à bord peut être nécessaire, selon la pratique ordinaire des marins, à l'exploitation normale et sécuritaire du bâtiment.

[12] L'inspecteur Théorêt a aussi expliqué que l'automatisation de la salle des machines permettait le dédoublement de certaines fonctions, mais que la tenue du quart à la passerelle exigeait tout de même la présence de deux personnes à bord. De plus, il a expliqué que l'exploitation normale du bâtiment *GRANDES EAUX*, consistant au transbordement de pilotes, exigeait la présence d'une troisième personne sur le pont. Il a expliqué qu'en cas d'urgence, cette troisième personne était requise pour la manipulation du tuyau d'incendie. Un DEM exigeant trois personnes (2009-00589-300) à bord le *GRANDES EAUX* a donc été délivré à l'APL le 17 septembre 2009 (pièce M-1).

[13] L'inspecteur Théorêt a témoigné qu'APL avait présenté une requête à Transports Canada visant à réduire l'effectif minimal du *GRANDES EAUX* à deux personnes, lors d'une rencontre le 28 octobre 2009. Il a indiqué que les arguments avancés à l'appui de cette requête incluaient la fourniture d'équipements qui excédaient les exigences des *DCIBP*.

[14] L'inspecteur Théorêt a témoigné que les équipements supplémentaires incluaient, entre autres, une plate-forme mécanisée permettant la récupération d'une personne à la mer. Il a expliqué que, sur la base des déclarations d'APL, il avait accepté de réduire l'effectif minimal du navire à deux personnes en supprimant la personne supplémentaire requise selon la pratique ordinaire des marins. Il a témoigné que le bon fonctionnement de la plate-forme mécanisée était une des conditions implicites à cette réduction d'effectif. Un DEM à deux personnes (2009-00604-300), a donc été délivré à APL le 29 octobre 2009 (pièce M-3).

[15] L'inspecteur Théorêt a témoigné s'être présenté aux Escoumins les 12 et 13 novembre 2009 afin d'observer une démonstration de la plate-forme mécanisée. Il a expliqué que la plate-forme mécanisée était alors hors service et qu'il n'était donc pas en mesure de constater son bon fonctionnement.

[16] L'inspecteur Théorêt a de plus témoigné avoir manifesté son inquiétude concernant le fonctionnement de la plate-forme mécanisée dans de mauvaises conditions météorologiques ou hivernales. Il a expliqué que le *GRANDES EAUX* opère dans une zone de voyage à proximité du

littoral classe 2, mais, contrairement aux bâtiments exploités en eaux abritées avec un effectif de deux personnes, ce dernier peut s'éloigner à plus de deux milles des côtes. Il a témoigné de son intention d'observer le fonctionnement de la plate-forme mécanisée après que son usage hivernal a été approuvé par la société de classification déléguée par Transports Canada, Lloyd's Register.

[17] L'inspecteur Théorêt a déclaré avoir reçu au moins trois appels téléphoniques d'APL au cours d'une période de neuf mois jusqu'au mois d'août 2010 concernant une apparente ambiguïté sur l'effectif minimal du *GRANDES EAUX*. Il a déclaré avoir répondu de façon identique à chacune de ces demandes, soit qu'un effectif de trois était requis si les équipements n'étaient pas fonctionnels.

[18] L'inspecteur Théorêt a témoigné avoir informé APL par courriel le 10 août 2010 (pièce M-4) de son intention de réviser le DEM à deux personnes (2009-00604-300) dans le but d'éliminer toute ambiguïté concernant l'effectif minimal du *GRANDES EAUX*. Conséquemment, un DEM à trois personnes (2010-00667-300) a été délivré à l'APL le 11 août 2010 (pièce M-5).

[19] En contre-interrogatoire, le représentant de la requérante a disputé le statut d'expert de l'inspecteur Théorêt. Ce dernier a témoigné de son expérience personnelle et expliqué que ses discussions avec d'autres inspecteurs de Transports Canada de la région du Québec lui permettaient de déterminer l'effectif minimal de sécurité conformément au mandat prévu par l'article 6 de la *Loi*.

[20] L'inspecteur Théorêt a déclaré qu'il n'avait pas communiqué avec les inspecteurs maritimes des régions dont il n'avait pas la responsabilité et qu'il n'était pas en mesure de comparer l'effectif minimal attribué au *GRANDES EAUX* avec ceux établis dans ces régions. Il a expliqué que chacun des cas échéants doit être étudié selon ses propres mérites et qu'il ne voyait pas d'équivalence entre le Québec et les régions Atlantique et Pacifique concernant l'exploitation de bateaux-pilotes dans les glaces.

[21] De plus, l'inspecteur Théorêt a expliqué que le propriétaire d'un bâtiment est responsable de présenter toute demande de dérogation aux règlements. Il a expliqué que le demandeur doit appuyer sa requête sur des renseignements pertinents incluant les conditions particulières qui pourraient justifier une dérogation. Il a témoigné qu'APL n'ayant pas présenté de demande d'exclusion pour l'exploitation hivernale du bâtiment, l'effectif minimal a été établi pour son exploitation à longueur d'année.

[22] L'inspecteur Théorêt a aussi témoigné qu'il n'a pas jugé nécessaire de procéder à une nouvelle inspection du bâtiment avant de remplacer le DEM à deux personnes (2009-00604-300) avec celui à trois personnes en date du 11 août 2010 (2010-00667-300). Il a expliqué que même si la plate-forme mécanisée aurait fonctionné lors d'une nouvelle inspection, le questionnement du capitaine et des membres d'équipage concernant l'effectif minimal nécessitait la révision du DEM à deux personnes. Il a expliqué qu'il était toujours possible que la plate-forme soit hors service même si elle fonctionnait quelques jours avant, alors il fallait qu'il en tienne compte en révisant le DEM. Il a déclaré que le DEM à trois personnes d'août 2010 n'enlevait rien à la requérante puisqu'il permettait toujours l'exploitation du bâtiment avec un effectif minimal de deux personnes.

[23] Le représentant de la requérante a suggéré que le questionnement de Transports Canada concernant l'effectif minimal relevait de pressions syndicales. Il a supposé que les communications des représentants syndicaux avaient pour motif la préservation de postes de matelots dans le contexte des négociations patronales-syndicales en cours. L'inspecteur Théorêt a répondu qu'il ignorait si ses interlocuteurs étaient des représentants syndicaux lorsqu'il avait répondu aux appels téléphoniques à ce sujet.

[24] Au début du contre-interrogatoire, l'inspecteur Théorêt avait témoigné ne pas se souvenir des demandes de renseignements par courriels concernant l'effectif minimal du navire. Il a ensuite admis avoir répondu à une demande à cet effet de la part de Donald Drapeau (pièce R-17), un représentant syndical, mais il a aussi témoigné qu'il n'avait pas fait le lien entre la demande et les négociations syndicales. Il a indiqué qu'il lui semblait tout à fait légitime pour quiconque de poser des questions concernant la sécurité d'un bâtiment et que son rôle était d'informer tout demandeur.

[25] En contre-interrogatoire, l'inspecteur Théorêt a également admis que certains équipements de sécurité prescrits par le *RPM* tels qu'une échelle escamotable et une perche et avec un treuil pourraient permettre le repêchage d'une personne à la mer en cas de panne de la plate-forme mécanisée. Il a cependant témoigné que la plate-forme mécanisée du *GRANDES EAUX* devait fonctionner et que son fonctionnement devait être démontré à la satisfaction de Transports Canada.

(2) Luc Charbonneau

[26] Luc Charbonneau a déclaré avoir effectué une inspection de délégation sur le *GRANDES EAUX* le 12 novembre 2009 à titre d'inspecteur maritime principal pour Transports Canada. Il a expliqué que l'objectif de cette inspection était de s'assurer que Lloyd's Register avait appliqué correctement les règles de Transports Canada.

[27] En contre-interrogatoire, l'inspecteur Charbonneau a témoigné que le fonctionnement de la plate-forme mécanisée n'avait pas été signifié à APL comme condition formelle au maintien du DEM à deux personnes (2009-00604-300). Il a expliqué que le bon fonctionnement de cet appareil était plutôt une condition implicite à la délivrance du document.

[28] L'inspecteur Charbonneau a déclaré avoir effectué une deuxième inspection de délégation sur le *GRANDES EAUX* le 4 octobre 2010. Il a témoigné qu'un exercice de récupération avec un mannequin a démontré que la plate-forme mécanisée fonctionnait à ce moment.

[29] L'inspecteur Charbonneau a noté cependant que la mention apposée le 4 novembre 2010 à l'item 15 du Rapport PDIO (programme de délégation des inspections obligatoires) du navire (pièce M-8) indique que le bon fonctionnement de la plate-forme mécanisée devait être démontré dans des conditions hivernales. Il a témoigné que cette démonstration n'avait toujours pas eu lieu.

B. Requérante

(1) *Éric Bérubé*

[30] Éric Bérubé est responsable de la station de pilotage des Escoumins depuis 2008. Il a témoigné que les équipements modernes du *GRANDES EAUX* permettent au capitaine d'en assurer le fonctionnement à lui seul. Il a déclaré que même s'il était seul à bord, le capitaine pourrait récupérer une personne tombée à la mer. Il a expliqué que le dédoublement des équipements d'urgence rend le navire sécuritaire, même si la plate-forme mécanisée ne fonctionne pas.

[31] M. Bérubé a témoigné que le certificat d'inspection détenu par le bâtiment et délivré par Lloyd's Register démontre que le *GRANDES EAUX* était conforme aux règlements. Il a témoigné que chacun des éléments de non-conformité mal interprétés par Lloyd's Register avait été consigné à un plan d'action et fait l'objet de correctifs. De plus, il a souligné que des exercices réguliers ont démontré que tout fonctionnait puisqu'aucune indication contraire n'ait été consignée au registre tenu à cet égard.

[32] M. Bérubé a commenté une vidéo présentant des exercices de récupération d'une personne à la mer à partir du *GRANDES EAUX* en utilisant, entre autres, la plate-forme mécanisée (pièce R-12). Il a témoigné que cette plate-forme fonctionne correctement depuis septembre 2009 jusqu'à présent sauf lors de la visite de Transports Canada durant la semaine du 12 novembre 2009, soit trois mois après la mise en service du bâtiment.

[33] M. Bérubé a témoigné que le *GRANDES EAUX* n'est pas utilisé entre les mois de janvier et mars et que c'est le bateau-pilote *CHARLEVOIX* qui le relève de ses fonctions pour le travail dans les glaces. De plus, il a expliqué que le *GRANDES EAUX* n'est pas utilisé par gros temps puisque la station de pilotage des Escoumins est alors fermée quand la mer devient trop dangereuse. Il a témoigné que cette situation s'était produite six ou sept fois au cours de la dernière année.

[34] M. Bérubé a témoigné que le nouveau DEM à trois personnes (2010-00667-300) (pièce M-5 et pièce R-2) a été délivré le 11 août 2010, soit avant l'inspection du 4 novembre 2010 ayant donné lieu à la mention indiquant que l'essai hivernal de la plate-forme mécanisée n'avait pas encore été réalisé (pièce M-8). Il a témoigné que les exercices, les mêmes visionnées dans la vidéo (pièce R-12), ont démontré que trois personnes n'étaient pas requises à bord pour effectuer la récupération d'une personne à la mer.

[35] M. Bérubé a témoigné qu'il s'attendait à recevoir une visite de Transports Canada afin de vérifier le fonctionnement de la plate-forme mécanisée en hiver puisqu'une telle exigence était notée au plan d'action formulé par APL. Il a témoigné que Transports Canada n'a fait que suivre son cycle régulier d'inspections et ne s'est pas présenté dans le but d'effectuer cette vérification particulière avant d'émettre le nouveau DEM à trois personnes (2010-00667-300). Il admet qu'aucune demande d'inspection à cet effet n'a été présentée par APL auprès de Transports Canada entre les mois de novembre 2009 et octobre 2010.

(2) **Réjean Lanteigne**

[36] Réjean Lanteigne est premier dirigeant d'APL depuis 2005. Il a expliqué que la construction du *GRANDES EAUX* se cadrerait dans un plan de renouvellement de la flotte d'APL ayant pour objectif de pourvoir APL de bateaux-pilotes haute-gammes. Il a expliqué que le *GRANDES EAUX* avait été surtout sélectionné parce que sa conception et ses équipements modernes permettaient une exploitation avec un équipage de deux personnes.

[37] M. Lanteigne a témoigné n'avoir jamais vu le DEM à trois personnes daté du 17 septembre 2009 (2009-00589-300) (pièce M-1). Il a témoigné que le 28 octobre 2009, lors d'une démonstration des capacités du *GRANDES EAUX*, les inspecteurs de Transports Canada ont donné leur accord pour un effectif minimal de deux personnes. Il a ajouté que leur accord était démontré le lendemain par la délivrance du DEM à deux personnes (2009-00604-300) (pièce R-1).

[38] M. Lanteigne a déclaré qu'à partir du mois de février 2010, la nature des communications entre des représentants syndicaux et des inspecteurs de Transports Canada dans le filet de courriels (pièce R-17) l'a porté à soupçonner un changement d'opinion de la part de ces derniers sur l'effectif minimal du *GRANDES EAUX*. De plus, il était d'accord avec la représentante de la requérante qu'il avait été surpris de la décision de Transports Canada de modifier l'effectif à trois personnes communiquée à son organisation.

[39] M. Lanteigne a déclaré que les opérations du *GRANDES EAUX* étaient semblables à celles d'autres bateaux-pilotes similaires exploités avec deux personnes sur les côtes ouest et est du pays. Il a prétendu que Transports Canada abusait de son pouvoir en appliquant des critères différents dans l'application du *RPM*.

[40] M. Lanteigne a déclaré que la délivrance d'un DEM à trois personnes pour le *GRANDES EAUX* crée une obligation statutaire déplorable pour un tel bâtiment haute-gamme exploité de façon sécuritaire, même par gros temps, avec un équipage bien formé.

V. ARGUMENTS

A. Ministre

[41] La représentante du ministre a soutenu que l'effectif minimal pour le *GRANDES EAUX* devait comporter trois personnes. Elle s'est référée au *RPM* qui exige un capitaine en vertu de l'alinéa 207(3)a), un officier mécanicien par l'alinéa 207(3)c) et de l'article 225, un officier de quart à la passerelle en vertu du sous-alinéa 207(3)d)i) et de l'alinéa 216(2)b), ainsi que toute personne supplémentaire par l'alinéa 207(3)i).

[42] La représentante du ministre a soutenu que la combinaison des fonctions à bord permettait de réduire l'effectif exigé par ces dispositions de quatre à trois personnes, ce qui expliquait la délivrance du premier DEM à trois personnes (2009-00589-300) Elle a noté qu'APL n'a jamais contesté ce document.

[43] La représentante du ministre a souligné qu'APL avait présenté une requête de réduction de l'effectif minimal lors de la rencontre du 28 octobre 2009 en s'appuyant sur l'argument que le bâtiment disposait d'équipements de sécurité supplémentaires incluant la plate-forme mécanisée.

[44] La représentante du ministre a soutenu que Transports Canada avait accédé à la demande d'APL en se fondant sur l'exigence d'une personne supplémentaire requise en vertu de l'alinéa 207(3*i*) du *RPM*. Elle a soutenu que cette adaptation ne peut se justifier que si la plate-forme mécanisée fonctionne et que les conditions météorologiques sont propices. Elle a prétendu de plus que si une telle interprétation de la réglementation est erronée, c'est un effectif minimal de trois personnes qui s'impose.

[45] La représentante du ministre a déclaré que le fonctionnement de la plate-forme mécanisée devait être démontré à la satisfaction de Transports Canada quelque temps après la rencontre du 28 octobre 2009. Elle a prétendu qu'APL avait omis de se conformer à cette obligation.

[46] La représentante du ministre a soutenu qu'APL avait été informé du motif de l'annulation du document DEM à deux personnes (2009-00604-300). Elle a décrit ce motif comme étant le non-respect des conditions convenues lors de la rencontre du 28 octobre 2009. Elle a expliqué que ces conditions comportaient, entre autres, la démonstration du fonctionnement de la plate-forme mécanisée dans des conditions hivernales.

[47] La représentante du ministre a affirmé que Transports Canada avait répondu de façon constante à chacune des demandes d'explications concernant l'effectif minimal requis pour le *GRANDES EAUX*. Elle a expliqué que cette réponse précisait qu'un effectif de deux personnes requiert une plate-forme mécanisée fonctionnelle et des conditions météorologiques propices.

[48] La représentante du ministre a soutenu que la révision du DEM à trois personnes (2010-00667-300) n'était pas requise puisqu'APL a affirmé respecter les conditions de ce document qui permettent d'exploiter le *GRANDES EAUX* avec un effectif minimal de deux personnes.

[49] La représentante du ministre a suggéré que la vidéo (pièce R-12) ne démontre pas le fonctionnement de la plate-forme mécanisée dans des conditions météorologiques réalistes. Elle a prétendu que des conditions plus sévères devraient s'appliquer à une telle démonstration puisque le DEM à trois personnes (2010-00667-300) et le certificat d'inspection de Lloyd's Register (pièce R-7) permettent l'exploitation du bâtiment dans les glaces, à proximité du littoral classe 2.

[50] La représentante du ministre a soutenu que le DEM à trois personnes (2010-00667-300) correspond aux renseignements fournis par APL sur le formulaire de demande qu'elle a soumis à Transports Canada. Elle a prétendu que Transports Canada n'a fait qu'exécuter de façon raisonnable et sans préjudices son mandat en vertu de l'article 6 de la *Loi*.

[51] La représentante du ministre a souligné que le conseiller n'a pas l'autorité d'acquiescer à la demande de la requérante voulant que le DEM à deux personnes (2009-00604-300) soit restauré. Elle a prétendu que le conseiller ne peut que confirmer la décision du ministre ou de renvoyer cette décision au ministre pour réexamen.

[52] La représentante du ministre a soutenu que malgré son retard, un préavis d'annulation a été donné à APL. Elle a également prétendu que la disposition concernant le préavis n'est qu'une procédure qui se doit d'être servante du droit et non de sa maîtresse.

B. Requérente

[53] Le représentant de la requérante a prétendu qu'en délivrant l'Avis le 4 janvier 2011, Transports Canada avait omis de fournir le préavis de 30 jours prescrit par l'article 20.1 de *la Loi*.

[54] Le représentant de la requérante a soutenu que l'exigence d'exploitation du bâtiment dans des conditions météorologiques propices est apparue sans discussions préalables. Il a prétendu que les courriels (pièce M-4) échangés entre les inspecteurs de Transports Canada le 10 août 2010 appuient cette hypothèse.

[55] Le représentant de la requérante a déclaré que n'ayant pas signalé d'inquiétudes préalables concernant l'effectif minimal du bâtiment, Transports Canada avait manqué d'équité procédurale en annulant le document.

[56] Le représentant de la requérante a prétendu que l'Avis ne précise pas les motifs d'annulation tels que requis en vertu de l'alinéa 20.1*a*) de la *Loi*. Il a maintenu que Transports Canada se devait d'expliquer précisément à APL les éléments de sa prétendue défaillance.

[57] Le représentant de la requérante a soutenu que la volonté de clarifier des exigences ne consiste pas, en soi, un motif d'annulation valable en vertu de l'article 20.1 de la *Loi*.

[58] Le représentant de la requérante a prétendu que les exigences concernant le fonctionnement de la plate-forme mécanisée et l'exploitation du bâtiment dans des conditions météorologiques propices étaient irrecevables pour l'annulation d'un DEM. Il a affirmé que l'inspecteur Théorêt ne détenait pas l'autorité d'imputer de telles exigences en vertu de l'alinéa 202(3)*b*) du *RPM*.

[59] Le représentant de la requérante a maintenu que l'exigence d'exploitation du bâtiment dans des conditions météorologiques propices en complique indûment sa gestion puisqu'il s'agit d'un jugement subjectif. Il a prétendu qu'une telle condition apposée au DEM à trois personnes (2010-00667-300) crée une incertitude auprès des assureurs du bâtiment, ce qui pourrait entraîner des conséquences sérieuses pour APL.

[60] Le représentant de la requérante a souligné que la société de classification Lloyd's Register possédait les renseignements recherchés par les inspecteurs de Transports Canada sur le fonctionnement des équipements du *GRANDES EAUX*. Il a prétendu qu'APL faisait un suivi continu auprès de Lloyd's Register sur toute non-conformité. Il a maintenu que la délégation du service d'inspection impute la responsabilité de tout manquement à cet égard à Transports Canada.

[61] Le représentant de la requérante a suggéré que les demandes répétées des représentants syndicaux (pièce R-17) ont influencé l'inspecteur Théorêt dans sa décision de réviser le DEM à deux personnes (2009-00604-300) pour celui à trois personnes (2010-00667-300).

[62] Le représentant de la requérante a prétendu que l'omission de l'inspecteur Théorêt de considérer le dédoublement des équipements de sécurité, les modifications apportées depuis l'inspection initiale et les effectifs approuvés pour des bateaux-pilotes similaires ait faussé l'analyse de l'effectif minimal du *GRANDES EAUX*.

[63] Le représentant de la requérante a maintenu que le DEM à trois personnes (2010-00667-300) devait être déclaré sans effet et que la validité du DEM à deux personnes (2009-00604-300) devait être reconnue.

VI. ANALYSE

[64] La représentante du ministre soutient que le premier DEM à trois personnes (2009-00589-300) délivré au *GRANDES EAUX* doit s'appliquer dans l'absence de circonstances particulières.

[65] Cet effectif de trois personnes a été établi en vertu de l'article 100 de la *Loi* et par les paragraphes 207(1) et (2), les alinéas 207(3)*a*) et *c*), le sous-alinéa 207(3)*d*)*i*), l'alinéa 216(2)*b*), l'alinéa 207(3)*i*) et l'article 225 du *RPM*. Le conseiller considère cet effectif conforme au *Loi* et au *RPM*.

[66] La représentante du ministre explique que Transports Canada a interprété l'aménagement d'une plate-forme mécanisée fonctionnelle dans des conditions météorologiques propices comme satisfaisant aux exigences de l'alinéa 207(3)*i*) du *RPM*. Elle indique que cette interprétation permet la réduction de l'effectif minimal à deux personnes. Le conseiller considère cette interprétation conforme au règlement.

[67] Il découle de la délivrance du DEM à deux personnes le 29 octobre 2009 (2009-00604-300) qu'APL satisfaisait aux exigences de Transports Canada à ce moment. Le ministre doit donc démontrer comment les exigences n'étaient plus respectées au moment de l'annulation de ce DEM le 4 janvier 2011 en vertu de l'alinéa 20(1)*a*) de la *Loi*.

[68] Le représentant de la requérante suggère que Transports Canada ait manqué de vigilance en abandonnant le soin de vérifier le fonctionnement de la plate-forme mécanisée à Lloyd's Register. Il prétend que Lloyd's Register possédait les renseignements recherchés par Transports Canada puisqu'APL faisait un suivi continu au sujet de toute non-conformité auprès de cette société.

[69] La preuve documentaire démontre en effet que Lloyd's Register a inspecté le bâtiment avant la délivrance du DEM à trois personnes (2010-00067-300) par Transports Canada, soit le 15 mars 2010. Cependant, l'item no. 15 au rapport d'inspection (pièce M-8) constate que « ce système devra être démontré lors des conditions hivernales 2010 ». Donc, le conseiller ne considère pas qu'un meilleur suivi de la part de Transports Canada auprès de Lloyd's Register ait pu fournir les renseignements recherchés.

[70] La représentante du ministre soutient qu'il est inutile de réviser le DEM à trois personnes (2010-00667-300) puisqu'APL affirme exploiter le *GRANDES EAUX* selon les exigences de ce document permettant un effectif de deux personnes.

[71] Cependant, elle soutient que Transports Canada n'a pas obtenu l'assurance que la plate-forme mécanisée pouvait opérer adéquatement dans des conditions hivernales. Elle soutient que le ministre n'était pas convaincu que le DEM à deux personnes (2009-00604-300) pouvait assurer le respect des exigences implicites afférent à ce document. Par conséquent, le conseiller considère que la décision de préciser ces exigences relève d'une mesure corrective qui limite un droit, soit un effectif de deux personnes, conféré précédemment et mérite donc une révision.

[72] Le représentant de la requérante prétend que Transports Canada a imposé l'exigence d'exploiter le bâtiment dans des conditions météorologiques propices sans discussions préalables. Il soutient que les courriels (pièce M-4) échangés entre les inspecteurs de Transports Canada le 10 août 2010 appuient cette hypothèse. Le conseiller considère que l'absence de mention des conditions météorologiques dans ces courriels ne constitue pas une preuve à l'appui de cette prétention.

[73] Le représentant de la requérante maintient que le jugement subjectif de la météo crée une incertitude auprès des assureurs, ce qui pourrait entraîner de fâcheuses conséquences pour l'organisation. Le conseiller est d'accord qu'un DEM doit, comme son titre le suggère, fournir à son détenteur une certitude concernant l'équipage requis.

[74] M. Bérubé a témoigné que le *GRANDES EAUX* n'est pas utilisé entre les mois de janvier et mars, mais il a reconnu qu'aucune demande de dérogation n'ait été présentée à Transports Canada pour exclure cette période. Les témoignages suggèrent qu'afin de fournir la certitude requise, il serait désirable de réviser le libellé du document pour y refléter la zone et la période d'exploitation réelles du bâtiment.

[75] Le représentant de la requérante prétend que des représentations syndicales auraient influencé l'inspecteur Théorêt à réviser à la hausse l'effectif minimal du *GRANDES EAUX*. Le représentant soutient que l'analyse de Transports Canada a omis de considérer tous les équipements de sécurité du bâtiment et les effectifs approuvés pour des bateaux-pilotes similaires ailleurs au Canada.

[76] Pour sa part, la représentante du ministre soutient que l'analyse d'effectif minimal a été exécutée de façon raisonnable et sans préjudices. De plus, elle prétend que les inspecteurs ont répondu invariablement qu'un effectif de deux personnes requiert une plate-forme mécanisée fonctionnelle et des conditions météorologiques propices.

[77] Le conseiller considère l'inspecteur Théorêt comme témoin crédible. À la lumière de son témoignage et de la preuve documentaire produite, le conseiller accepte la proposition de la représentante du ministre que l'analyse de l'effectif minimal du *GRANDES EAUX* était impartiale.

[78] Le représentant de la requérante prétend que la volonté d'imposer ou de clarifier des exigences, telles que la démonstration de la plate-forme mécanisée, ne consiste un motif d'annulation valable qu'en vertu du paragraphe 20(1) de la *Loi* et des articles 201 et 202 du *RPM*. Cette prétention exige une interprétation limitée du paragraphe 20(1) de la *Loi*.

[79] Le conseiller constate à cet égard que chacun des DEM soumis en preuve comporte des « prescriptions ou conditions spéciales, le cas échéant » dans la partie du document désignée à

cette fin. Le conseiller note néanmoins qu'aucune des conditions présentées ne concerne le fonctionnement d'équipements.

[80] Les paragraphes 16(1) et (2) de la *Loi* stipulent que la demande de délivrance d'un document maritime canadien doit être présentée selon les modalités que fixe le ministre. En outre, le ministre peut exiger toute preuve et inspection qu'il estime nécessaires pour établir que les exigences relatives à la délivrance du document sont respectées.

[81] Par conséquent, la condition imposant une démonstration apparaît au conseiller comme motif d'annulation valable. Le conseiller questionne cependant le bien-fondé d'imposer une exigence considérée normalement implicite selon les témoignages mêmes des inspecteurs de Transports Canada.

[82] Le représentant de la requérante prétend que le DEM à trois personnes (2010-00667-300) doit être déclaré sans effet et que le DEM à deux personnes (2009-00604-300) est toujours en vigueur. Néanmoins, une telle action outrepassé les limites de la juridiction accordée au Tribunal. En vertu de l'alinéa 20.4(7)*b* de la *Loi*, le conseiller peut uniquement confirmer la décision du ministre des Transports ou renvoyer la décision au ministre pour réexamen.

[83] La représentante du ministre soutient que des conditions météorologiques sévères doivent s'appliquer lors d'une analyse de l'effectif minimal du *GRANDES EAUX* puisque son certificat d'inspection (pièce R-9) permet l'exploitation du bâtiment dans des glaces, à proximité du littoral classe 2.

[84] Le conseiller note qu'APL n'a pas tenté de reporter l'inspection de la plate-forme mécanisée en présentant une demande d'écart de la réglementation en vertu du paragraphe 8.4.5 des *PDIO*.

[85] Les exigences des paragraphes 1.3 et 10.5 et de l'article 15 des *DCIBP* imposent à Transports Canada une analyse de la zone et de la période d'exploitation attribuées au bâtiment en fonction de son effectif. En particulier, le paragraphe 15.7 permet la dotation de personnel supplémentaire pour substituer au manquement de certains équipements. Par conséquent, le conseiller considère l'interprétation de la représentante du ministre conforme au *RPM*.

[86] Le représentant de la requérante maintient que la *Loi* exige qu'un avis d'annulation comporte les motifs de l'annulation. Il maintient que Transports Canada devait renseigner APL à cet effet. L'inspecteur Charbonneau admet que la démonstration du fonctionnement de la plate-forme mécanisée n'était pas une condition formelle à la délivrance du DEM à deux personnes (2009-00604-300). Tout comme l'inspecteur Théorêt, il maintient que c'était une condition implicite.

[87] Les seules conditions spéciales apposées au DEM à deux personnes (2009-00604-300) concernent la désignation d'une personne pour prodiguer les premiers soins, la formation et la familiarisation du personnel et l'exploitation du bâtiment limitée au transbordement de pilotes. La zone d'exploitation du bâtiment est déterminée comme « voyage à proximité du littoral, classe 2 ». Cette limite est décrite, entre autres, à 25 milles ou moins du littoral sur le certificat d'inspection du navire (pièce R-9).

[88] Les conditions afférentes à la validité du DEM à deux personnes (2009-00604-300) ne sont donc pas notées sur ce document. C'est le DEM à trois personnes (2010-00667-300) qui stipule les conditions qui, selon le ministre, avaient été reconnues implicitement lors de la rencontre du 28 octobre 2009.

[89] Les témoignages des inspecteurs de Transports Canada suggèrent néanmoins qu'une démonstration future du fonctionnement de la plate-forme mécanisée était une exigence relative à la délivrance du DEM à deux personnes (2009-00604-300) et que cette exigence était comprise et acceptée par APL. Par conséquent, le conseiller conclut que le premier élément de preuve, le *DEM à deux personnes comportait des exigences relatives à sa délivrance*, a été établi selon la prépondérance des probabilités.

[90] Le représentant de la requérante soutient que le ministre a omis de fournir le préavis requis de trente jours et manqué d'équité procédurale en annulant le DEM à deux personnes (2009-00604-300). M. Lanteigne a témoigné de sa surprise à l'annonce de modifier l'effectif minimal pour le *GRANDES EAUX* sans communications préalables.

[91] Le conseiller est d'accord que le ministre n'a pas respecté les dispositions prescrites à cet effet à l'article 20.1 de la *Loi*. Même si l'article 20.3 de cette loi s'appliquait, le conseiller observe néanmoins un manque d'équité de la manière dont le ministre a informé APL de ses préoccupations après le fait. Par conséquent, le conseiller conclut que le deuxième élément de preuve n'a été établi, selon la prépondérance des probabilités.

[92] La représentante du ministre prétend qu'APL a omis de se conformer à son obligation de démontrer le fonctionnement de la plate-forme mécanisée à la satisfaction de Transports Canada quelque temps après la rencontre du 28 octobre 2009, tel que convenu.

[93] M. Bérubé a témoigné que tous les équipements fonctionnaient à bord du bâtiment tel que confirmé par son certificat d'inspection. Il a déclaré que Transports Canada aurait pu inspecter le bâtiment à sa guise. En vertu du paragraphe 211(1) de la *Loi*, un inspecteur peut en effet contrôler l'application d'une disposition en procédant aux inspections qu'il estime nécessaires.

[94] Cependant, en vertu de l'article 106 de la *Loi* et au paragraphe 8.4.1 des *PDIO*, le représentant autorisé doit veiller à ce que les inspections requises soient exécutées et que les modalités des documents soient respectées. Le conseiller considère donc qu'une responsabilité partagée s'applique dans le traitement de ce dossier.

[95] Les témoignages ont démontré qu'APL n'a pas présenté de demande d'exemption pour l'exploitation du *GRANDES EAUX* dans des conditions hivernales comme elle aurait pu le faire. Il en résulte que tous les équipements devaient être approuvés pour toutes les conditions susceptibles d'être rencontrées par le bâtiment.

[96] L'inspecteur Théorêt a témoigné de son intention d'observer le fonctionnement de la plate-forme mécanisée dans des conditions hivernales. Cependant, le manque de précision quant au délai accordé à l'APL pour satisfaire à l'exigence de cette démonstration complique l'établissement de l'omission de l'APL de s'y conformer. De plus, l'inspecteur Théorêt a déclaré que même si la plate-forme mécanisée fonctionnait, il aurait modifié le DEM à deux personnes (2009-00604-300) afin d'en clarifier le contenu.

[97] Néanmoins, l'inspecteur Charbonneau a témoigné que l'usage hivernal de la plate-forme mécanisée n'avait toujours pas été approuvé par Lloyd's Register le 4 novembre 2010. Cette non-conformité est confirmée à l'item no.15 (pièce M-8). Le conseiller note que dès le 12 novembre 2009, la non-conformité est décrite comme suit :

Moyen d'embarquement pour récupération d'un homme à la mer : en hiver, une échelle d'embarquement doit être disponible à bord jusqu'à ce qu'il soit démontré que le système actuel de récupération d'un homme à la mer fonctionne adéquatement dans des conditions hivernales.

[98] Cette preuve documentaire cible précisément le troisième élément que doit prouver le ministre. Par conséquent, le conseiller conclut que le troisième élément de preuve a été établi, selon la prépondérance des probabilités.

VII. DÉCISION

[99] Le ministre des Transports n'a pas prouvé, selon la prépondérance des probabilités, qu'en vertu de l'alinéa 20(1)a) de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, la requérante, Administration de Pilotage des Laurentides, n'a pas respecté les exigences relatives à la délivrance d'un document. Le conseiller renvoie pour réexamen la décision du ministre des Transports de suspendre le document maritime canadien de la requérante.

Le 19 janvier 2012

(Original signé)

Yves Villemaire

Conseiller