

TRIBUNAL D'APPEL DES TRANSPORTS DU CANADA

ENTRE :

M/V Alaskan, requérant(e)

- et -

Ministre des Transports, intimé(e)

LÉGISLATION :

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

**Décision à la suite d'une révision
Peter Bernard**

Décision : le 22 octobre 2012

Référence : *N/M Alaskan c. Canada (Ministre des Transports)*, 2012 TATCF 29 (révision)

[Traduction française officielle]

Affaire entendue à Nanaimo (Colombie-Britannique), le 1^{er} juin 2012

Arrêt : Le ministre des Transports n'a pas prouvé, selon la prépondérance des probabilités, que *N/M Alaskan*, le requérant, a violé l'article 187 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. L'amende de 6 000 \$ est rejetée.

I. HISTORIQUE

[1] Le 7 novembre 2011, le ministre des Transports (ministre) a émis un procès-verbal à Sjoerd van Kleef en tant que représentant autorisé du *N/M Alaskan*, un bâtiment de pêche enregistré au Port de New Westminster (Colombie-Britannique), concernant une violation de l'article 187 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, L.C. 2001 ch. 26 (« *Loi* »).

[2] La violation décrite dans l'Annexe « A » du procès-verbal se lit comme suit :

[Traduction]

À la date du, ou autour du, 19 octobre, à, ou à proximité de, l'île Thétis, province de la Colombie-Britannique, l'*Alaskan* (O.N. 323595) 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*.

[3] Une amende de 6 000 \$ a été imposée par le ministre, en vertu du *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires*, DORS/2008-97 (*RSAP*).

[4] Le 16 novembre 2011, M. van Kleef a demandé un examen de la sanction administrative pécuniaire par le Tribunal d'appel des transports du Canada (Tribunal).

[5] L'affaire m'a été soumise lors d'une audience en révision le 26 avril 2012, mais, suite à une requête de M. van Kleef, l'audience en révision a été ajournée et reportée au 1^{er} juin 2012. Le requérant a déclaré que l'ajournement était nécessaire en raison de l'absence d'un témoin dont la preuve était considérée comme significative. Le ministre a donné son accord pour que l'ajournement soit autorisé.

II. LOIS, RÈGLEMENTS ET POLITIQUES

[6] Les clauses 185, 186(1), 187, 190(1)*a*) et 191(1)*a*) de la *Loi* disposent que :

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

« *rejet* » signifie le rejet d'un polluant qui, directement ou indirectement, atteint l'eau, notamment par déversement, fuite, déchargement ou chargement par pompage, rejet liquide, émanation, vidange, rejet solide et immersion.

186.(1) Sous réserve du paragraphe (2), la présente partie s'applique à l'égard des bâtiments dans les eaux canadiennes et dans les eaux de la zone économique exclusive du Canada.

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 ;

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

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

[7] L'alinéa 4(*a*) du *Règlement sur la prévention de la pollution par les navires et sur les produits chimiques dangereux*, DORS/2007-86, (*RPP*), en vigueur en vertu de la *Loi* au moment de l'incident, se lit comme suit :

4. Aux fins de la partie XV de la *Loi*, les substances suivantes sont précisées par les règlements comme étant des polluants :

a) huile et tout mélange d'hydrocarbures;

[8] Les paragraphes 2(1) et (2) du *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires*, DORS/2008-97 (*RSAP*), faits en vertu de la *Loi*, disposent que :

2.(1) La contravention à une disposition de la Loi figurant à la colonne 1 de l'annexe est désignée comme une violation qui est punissable au titre des articles 229 à 242 de la Loi et qui peut faire l'objet d'un procès-verbal.

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

[9] L'annexe du *RSAP* prévoit un montant d'amende allant de 1 250 \$ à 25 000 \$ pour une violation de l'article 187 de la *Loi*.

[10] Le cadre d'action décrit sous « Peines prévues » dans le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation (REIR) qui accompagne le *RSAP*, *Gazette du Canada*, partie II, volume 142, numéro 8, page 625, dispose qu'une violation de l'article 187 de la *Loi* est considérée comme une violation de haute gravité et, par conséquent, l'amende minimum que doit verser un bâtiment pour une première violation s'élève à 6 000 \$.

III. PREUVE

A. Ministre

(1) *Ralph Maurice Hilchie*

[11] Ralph Maurice Hilchie a été présenté en tant qu'expert dans l'identification des hydrocarbures à la surface de l'eau observée depuis un aéronef. Le ministre a allégué que M. Hilchie serait capable de donner une opinion professionnelle permettant de déterminer que la substance détectée était un hydrocarbure ou tout mélange d'hydrocarbures.

[12] M. Hilchie a rejoint le gouvernement fédéral en 1964 en qualité d'officier radio, puis de technicien en météorologie. En 1970, il a travaillé pour le Service canadien des glaces, où sa mission était la reconnaissance des glaces depuis un aéronef dans l'Arctique et l'est du Canada.

[13] Le témoin a décrit l'utilisation de l'imagerie Radarsat et du Radar aéroporté à antenne latérale (SLAR), en nous indiquant qu'il s'agissait d'outils permettant la représentation sur carte des conditions de glace.

[14] En 2006, M. Hilchie a rejoint l'Équipe de reconnaissance aérienne maritime travaillant sur la côte est du Canada pendant deux ans sur des missions de survol concernant la pollution. En 2009, M. Hilchie a emménagé à Vancouver où il a continué d'exercer les mêmes fonctions, qui impliquent de survoler des routes de navigation pour déterminer si des hydrocarbures ont été déversés dans l'océan. Chaque aéronef dispose de deux technologues : l'un réalise une observation visuelle et l'autre utilise le SLAR ainsi qu'une nacelle contenant un assortiment d'appareils photo haute résolution.

[15] Sur la base de sa longue expérience, j'ai accepté de donner à M. Hilchie la qualité d'expert dans l'interprétation des observations visuelles à bord d'un aéronef, ainsi que dans les équipements décrits.

[16] M. Hilchie a décrit le vol du 19 octobre 2011. L'aéronef s'est envolé pour la côte ouest de l'île de Vancouver et, sur le chemin du retour, a survolé Telegraph Harbour sur l'île Thétis. À ce moment, l'observateur visuel a vu une zone sous lui qui lui a semblé contenir des hydrocarbures à la surface de l'eau. À l'aide des appareils photo, M. Hilchie a pris en photo les éléments visuels, qui, selon ses déclarations, étaient d'importance considérable pour décider si la substance à la surface de l'eau était bien des hydrocarbures.

[17] M. Hilchie a identifié un certain nombre de photographies de la zone de Telegraph Harbour (pièce M-1) montrant des bâtiments se déplaçant sur une flaque de matières présentant différentes couleurs et dont M. Hilchie a attesté qu'il s'agissait d'un flux d'huile. L'aéronef est descendu pour voir la situation de plus près. D'autres photographies furent prises, sur lesquelles M. Hilchie a identifié une flaque présentant un « motif ressemblant à un arc-en-ciel » ou une « irisation », se changeant en un flux menant à la marina où le *N/M Alaskan* mouillait.

[18] Enfin, M. Hilchie a décrit ses observations, étayées par les photographies, des différentes couleurs dans la zone de déversement, qui indiquent l'épaisseur de l'huile à la surface. Les observations ont permis à son équipe de conclure qu'approximativement 6,2 litres d'huile ont été versés dans l'eau.

[19] Ensuite, M. Hilchie a décrit les efforts des personnes à bord de l'aéronef pour déterminer la source de l'huile. En premier lieu, il a suggéré que certains bâtiments observés dans la zone souillée par l'huile devraient être éliminés en tant que sources potentielles du rejet.

[20] M. Hilchie a allégué que « tout bâtiment se trouvant sur la nappe, et qui est complètement entouré par la nappe d'huile, n'en est pas la source ». De manière générale, il observe afin de voir si la nappe mène à un certain point et, selon le cas, il s'aide en suivant la nappe pour arriver à une conclusion à l'égard de la source de l'huile.

[21] En se référant aux photographies en gros plan prises de l'aéronef à une altitude inférieure (pièce M-1), M. Hilchie a attesté que l'on pouvait voir l'huile entre le *N/M Alaskan* et le dock, et qu'elle semblait venir de la proue du *N/M Alaskan*. Il a aussi déclaré qu'une certaine quantité d'huile avait été détectée à bâbord et à tribord du bâtiment et « qu'on ne pouvait pas déterminer exactement une source précise ».

[22] En se référant à l'une des photographies présentées en pièce M-1, M. Hilchie a remarqué que le directeur de la marina était visible sur le dock près du *N/M Alaskan*. Le copilote a joint la marina par radio et a parlé au directeur, qui lui a dit qu'il s'était rendu à cet endroit suite à une demande du pilote de l'aéronef.

[23] Lors du contre-interrogatoire, M. Hilchie a déclaré que le directeur avait prévenu l'équipage de l'aéronef qu'il « ne voyait pas d'où venait l'huile ». Il ne voyait pas d'huile autour du bâtiment ». M. Hilchie a proposé l'explication qu'il était difficile de voir l'huile sur l'eau quand on regarde un lustre peu épais de près.

[24] Enfin, M. Hilchie a déclaré que « la seule chose nous menant à l'*Alaskan* était le flux d'huile qui venait toujours du voisinage de l'*Alaskan* ».

(2) Patrick Lwyn

[25] Patrick Lwyn est inspecteur maritime principal pour Transports Canada. Son supérieur lui a demandé de mener une enquête complémentaire en parlant avec Nicole Chiasson le 28 octobre 2011. M. Lwyn a identifié le certificat d'immatriculation du *N/M Alaskan* (pièce M-2) sur lequel M. van Kleef et Mme Chiasson apparaissent en tant que copropriétaires.

[26] M. Lwyn a parlé à Mme Chiasson au téléphone. Selon lui, elle lui a dit avoir changé l'huile du navire le 19 octobre 2011 et a suggéré qu'une partie de cette huile s'était déversée dans le bouchain.

B. Requérant

(1) Rob Hunter

[27] M. Hunter a attesté qu'il vit à bord de son bâtiment à une autre marina de Telegraph Harbour, et que pendant ce temps à cette marina, il a observé bon nombre de cas de rejets d'huiles dans le port. Il a suggéré que la « population de cette région en général n'est pas vraiment diligente concernant un grand nombre de leurs problèmes de pollution et leur façon de se débarrasser des déchets d'hydrocarbures... »

[28] M. Hunter a suggéré qu'un autre bâtiment à la marina où le *N/M Alaskan* mouillait avait récemment été racheté par un nouveau propriétaire qui avait effectué un nettoyage général et avait rejeté des choses indésirables. Il a suggéré que le propriétaire et les personnes à bord avaient placé ces choses et équipements sur le pont et a émis la supposition qu'un container d'huile avait pu se déverser dans le port.

[29] Lors du contre-interrogatoire, M. Hunter a déclaré qu'il était à bord du *N/M Alaskan* plus tard la même nuit du 19 octobre 2011, et qu'il n'avait pas été en mesure de voir d'où provenait l'huile. Ceci le menait à penser que celle-ci était venue d'une autre source que le *N/M Alaskan*.

(2) Nicole Chiasson

[30] Nicole Chiasson a attesté qu'elle est montée à bord du *N/M Alaskan* avec M. Hunter le 20 octobre 2011. Elle a vu que M. Hunter avait fait des efforts pour déterminer si l'huile provenait du *N/M Alaskan*. Il s'est rendu dans la salle des machines et dans les bouchains, mais n'a pas pu trouver de fuite ou de source du rejet de l'huile.

[31] Mme Chiasson a également pris des photographies du bouchain (pièce A-1), qui ont été proposées à titre de preuve de l'absence d'huile à cet endroit. Enfin, Mme Chiasson a identifié les photographies (pièce A-2) et une vidéo (pièce A-3) d'un déversement à Telegraph Harbour, qu'elle a prises le 9 mai 2012, pour étayer la proposition suivant laquelle on trouvait de l'huile ou des polluants similaires à la surface de l'eau de Telegraph Harbour de temps à autre.

[32] Mme Chiasson a attesté qu'elle n'a pas changé l'huile le 19 octobre 2011, comme M. Lwyn l'avait attesté. Elle a dit qu'elle n'avait pas compris ce que M. Lwyn lui avait demandé quand il l'avait appelée. Selon elle, il a dû mal comprendre ce qu'elle a dit à propos de l'huile,

c'est-à-dire qu'elle avait été changée par M. van Kleef lors de l'hivérisation du bâtiment à une date inconnue avant le 19 octobre 2011.

IV. OBSERVATIONS

A. Ministre

[33] Le ministre a observé que les éléments requis suivants avaient été établis, selon la prépondérance des probabilités :

1. à l'encontre de l'article 187 de la *Loi*, un polluant précisé par les règlements avait été rejeté du *N/M Alaskan* le 19 octobre 2011;
2. la matière trouvée dans l'eau était un hydrocarbure ou un mélange d'hydrocarbures, qui constituait un polluant précisé par les règlements en vertu de l'alinéa 4a) du *RPP* fait en vertu de la *Loi*.

B. Requéérant

[34] M. van Kleef a allégué qu'il n'existait aucune preuve de rejet en provenance du bâtiment. Il a mentionné les témoignages de M. Hunter et de Mme Chiasson, qui n'avaient pas été en mesure de trouver une fuite lors de leur inspection du bâtiment le lendemain de la détection de l'huile dans le port.

V. ANALYSE

[35] Bien que j'aurais préféré disposer de preuves plus substantielles, y compris l'analyse d'un échantillon et des observations scientifiques spécifiques de ses propriétés, la preuve me satisfait, en particulier celle de M. Hilchie, selon laquelle la matière trouvée sur l'eau de Telegraph Harbour le 19 octobre 2011 était un hydrocarbure (huile ou mélange d'hydrocarbures) et, par conséquent, qu'il s'agissait d'un polluant précisé par les règlements.

[36] Toutefois, je ne suis pas persuadé que la preuve démontre, selon la prépondérance des probabilités, que le polluant a été rejeté en provenance du *N/M Alaskan*. Il existe, selon moi, d'autres sources potentielles.

[37] La seule preuve avancée par le ministre suggérant que le *N/M Alaskan* était la source du rejet n'est pas allée plus loin que la proposition faite par M. Hilchie, que le seul facteur suggérant que l'huile provenait du *N/M Alaskan* est que la traînée menait de la région plus vaste de l'huile à l'embarcadère où le *N/M Alaskan* mouillait, au premier plan parmi un certain nombre d'autres bâtiments. Le ministre n'a pas montré qu'il était plus probable qu'improbable que l'huile a été rejetée par le *N/M Alaskan* et non un autre bâtiment en ligne.

[38] De plus, la preuve de M. Lwyn a été difficile à suivre par moments et a été contredite par le témoignage de Mme Chiasson. Je conviens que M. Lwyn a mal compris ce que Mme Chiasson lui a dit. Par conséquent, je ne prête pas d'importance à cette preuve.

VI. DÉCISION

[39] Le ministre des Transports n'a pas prouvé, selon la prépondérance des possibilités, que le requérant, *N/M Alaskan*, a violé l'article 187 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. L'amende de 6 000 \$ est rejetée.

Le 22 octobre 2012

(Original signé)

M^e Peter G. Bernard

Conseiller