



## TRIBUNAL D'APPEL DES TRANSPORTS DU CANADA

**Référence :** *David Wayne Thompson c. Canada (Ministre des Transports)*, 2022 TATCF 38 (révision)

**N° de dossier du TATC :** MA-0682-33

**Secteur :** Maritime

**ENTRE :**

**David Wayne Thompson**, requérant

- et -

**Canada (Ministre des Transports)**, intimé

[Traduction française officielle]

**Audience :** Par vidéoconférence le 10 mai 2022

**Affaire entendue par :** Sandra Attersley, conseillère

**Décision rendue le :** 13 juillet 2022

### DÉCISION ET MOTIFS À LA SUITE D'UNE RÉVISION

**Arrêt :** Le ministre des Transports a prouvé, selon la prépondérance des probabilités, que le requérant a contrevenu au paragraphe 109(2) de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. La sanction pécuniaire est réduite à 1 625 \$.

Le montant total de 1 625 \$ est payable au receveur général du Canada et doit parvenir au Tribunal d'appel des transports du Canada dans les 35 jours suivant la signification de la présente décision.

## I. HISTORIQUE

[1] Le 15 novembre 2021, Transports Canada (TC) a délivré un procès-verbal – Sécurité maritime (procès-verbal) au requérant, David Wayne Thompson, en vertu de l’article 229 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada (LMMC 2001)*. L’amende imposée s’élevait à 3 000 \$.

[2] L’annexe A de l’avis indiquait que :

[TRADUCTION]

Le ou vers le 7 juillet 2020, à Mispéc Point dans le port de Saint John (Nouveau-Brunswick) ou dans les environs, David Wayne Thompson, en tant que capitaine du bâtiment QUACO DUCK, a omis de prendre les mesures indiquées pour protéger le bâtiment et les personnes à bord contre le danger identifié par les zones d’exclusion définies autour du terminal méthanier Canaport LNG, contrevenant ainsi au paragraphe 109(2) de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada.

[3] Le 18 novembre 2021, le requérant a fait une demande de révision du procès-verbal auprès du Tribunal d’appel des transports du Canada.

[4] Le 29 avril 2022, le ministre des Transports (ministre) et le requérant ont tous deux soumis l’exposé conjoint des faits suivant :

[TRADUCTION]

1. David Wayne Thompson est le capitaine du bâtiment, le Quaco Duck, et il exploitait le Quaco Duck à titre de capitaine le 7 juillet 2020 à Mispéc Bay, dans le port de Saint John ou dans les environs.

2. Le 7 juillet 2020, David Wayne Thompson était au courant de l’existence de zones d’exclusion au port de Saint John qui empêchaient le trafic maritime près du terminal méthanier Saint John LNG (anciennement Cannaport [*sic*] LNG), plus précisément : la zone d’exclusion s’étendant sur un rayon de 429 mètres à partir de la tour de torche originale du terminal méthanier, et la zone d’exclusion s’étendant sur 90 mètres autour de la jetée du terminal méthanier.

3. David Wayne Thompson a été indemnisé par la compagnie exploitant le terminal méthanier pour le temps et les coûts d’exploitation supplémentaires nécessaires au contournement des zones d’exclusion.

4. Le 7 juillet 2020, David Wayne Thompson, à titre de capitaine du Quaco Duck, a exploité ce bâtiment à l’intérieur de la zone d’exclusion de 90 mètres autour de la jetée du terminal méthanier.

[5] L’audience en révision a eu lieu par vidéoconférence le 10 mai 2022. M. John Lindsay y représentait le ministre, et ce dernier a fait entendre trois témoins :

1. Le capitaine Yusuff Ahmed, gestionnaire du Centre de Transports Canada à Saint John (N.-B).
2. M. Martin Ricardo Ugarte, directeur des opérations du terminal méthanier Saint John LNG.
3. M. Anthony John Smith, inspecteur principal de la sécurité maritime au bureau de Transports Canada à Saint John.

[6] Le requérant s’est représenté lui-même et a témoigné en son propre nom.

## II. ANALYSE

### A. Questions en litige

[7] Les questions à trancher sont les suivantes :

1. Le requérant a-t-il contrevenu au paragraphe 109(2) de la *LMMC 2001*?
2. Le montant de la sanction administrative pécuniaire était-il approprié?

### B. Cadre juridique

[8] L'alinéa 229(1)b) de la *LMMC 2001* prévoit que le ministre peut dresser un procès-verbal s'il a des motifs raisonnables de croire qu'une violation a été commise.

[9] Le ministre a allégué que le requérant avait contrevenu au paragraphe 109(2) de la *LMMC 2001*, qui dispose que :

#### **Protection contre un danger**

(2) Lorsqu'on lui signale un danger pour la sécurité, le capitaine doit, sauf s'il est d'avis que celui-ci n'existe pas, prendre les mesures indiquées pour protéger le bâtiment et les personnes à bord contre le danger, notamment en l'éliminant si cela est possible. S'il ne peut l'éliminer, le capitaine d'un bâtiment canadien en avise le représentant autorisé.

### C. Le requérant a-t-il contrevenu au paragraphe 109(2) de la *LMMC 2001*?

[10] Le ministre doit faire la preuve, selon la prépondérance des probabilités, de chacun des éléments factuels de la violation alléguée mentionnés dans le procès-verbal, soit que :

- a. La violation alléguée a eu lieu le ou vers le 7 juillet 2020.
- b. La violation alléguée a eu lieu à Mispic Bay ou dans les environs, dans le port de Saint John (N.-B.).
- c. Le requérant était le capitaine du bâtiment *Quaco Duck*.
- d. On a signalé au requérant un danger pour la sécurité.
- e. Le requérant a omis de prendre les mesures raisonnables pour protéger le bâtiment et les personnes à bord contre le danger mentionné dans le procès-verbal.

[11] Si, une fois que le ministre aura prouvé ces éléments, le capitaine peut démontrer qu'il avait déterminé avec justesse que le danger n'existait pas, il ne serait alors pas tenu d'avoir pris les mesures indiquées pour protéger le bâtiment et les personnes à bord.

#### (1) *Éléments factuels (a), (b) et (c)*

[12] Le paragraphe 1 de l'exposé conjoint des faits indique que le requérant était le capitaine du bâtiment *Quaco Duck* le 7 juillet 2020, et que ce jour-là il exploitait le navire à Mispic Bay ou dans les environs, dans le port de Saint John. Je considère qu'il s'agit là d'un aveu du requérant à l'égard des éléments factuels (a), (b) et (c) susmentionnés.

(2) **Élément factuel (d)**

[13] Le paragraphe 2 de l'exposé conjoint des faits spécifie que le requérant était au courant de l'existence des zones d'exclusion du port de Saint John qui interdisent le trafic maritime près du terminal de gaz naturel liquéfié (GNL) de Saint John LNG (terminal de GNL). Ces zones d'exclusion sont soulignées avec évidence dans le document [TRADUCTION] « Pratiques et procédures de l'administration portuaire de Saint John de juin 2017 » (pièce 6), en particulier à l'article 4.8 et à l'annexe D, en plus d'apparaître sur la carte 4117 du Service hydrographique du Canada (SHC) – Saint John Harbour and Approaches / et les approches (pièce 7).

[14] L'une des zones d'exclusion s'étend sur 620 mètres à partir du centre du terminal de GNL et n'est en vigueur que lorsqu'il y a un navire de GNL le long de la jetée du terminal. Les autres zones d'exclusion, soit celle de 90 mètres autour de la jetée du terminal de GNL et celle s'étendant sur un rayon de 429 mètres à partir de la tour de torche originale du terminal méthanier sont en vigueur en tout temps et constituent des zones d'exclusion permanentes. La carte 4117 du SHC contient une note précisant que la navigation est restreinte dans les zones d'exclusion et que les navigateurs qui se proposent d'y transiter doivent communiquer avec l'exploitant sur la voie VHF 16 et se conformer aux instructions lors de leur passage dans une zone d'exclusion.

[15] Deux des témoins du ministre, le capitaine Ahmed et M. Ugarte ont expliqué que l'objectif des zones d'exclusion permanente était d'atténuer le risque d'une explosion catastrophique en cas de rejet de GNL dans l'atmosphère, à l'intérieur des zones d'exclusion permanente.

[16] Le capitaine Ahmed qui a participé au processus d'examen du gouvernement en 2008-2009 lorsque le terminal de GNL a été mis en service a déclaré que les zones d'exclusion permanentes avaient été établies à la suite d'une étude d'évaluation des risques.

[17] Cette étude a été réalisée en 2006 par la firme Det Norske Veritas (pièce 13). À l'époque, la situation la plus préoccupante se manifestait lorsqu'un bâtiment se trouvait à la jetée, en train de décharger du GNL. Cependant, pour faire face à d'éventuels rejets terrestres de GNL, le rapport proposait d'établir ce que sont devenues les zones d'exclusion permanentes.

[18] M. Ugarte a pour sa part témoigné quant à la nature du danger posé par le terminal de GNL nécessitant des zones d'exclusion permanentes dans le port de Saint John. Se référant à une présentation PowerPoint de la Saint John LNG intitulée [TRADUCTION] « Aperçu du processus » (pièce 12), M. Ugarte a décrit la présence de bassins de retenue situés à trois endroits critiques du terminal méthanier afin d'atténuer le risque d'une perte de confinement primaire (PCP) du GNL, laquelle pourrait être catastrophique. Si une PCP devait se produire, le GNL s'accumulerait dans le bassin de retenue où il pourrait bouillir et se dissiper dans l'atmosphère. Dans une telle éventualité, la vapeur résultante pourrait créer un environnement explosif et les bâtiments opérant à proximité constitueraient une source potentielle de chaleur pouvant provoquer l'inflammation de la vapeur et causer du même coup une explosion catastrophique.

[19] Je conclus des témoignages du capitaine Ahmed et de M. Ugarte et de la création des zones d'exclusion permanentes par le port de Saint John qu'il existe un danger pour la sécurité à l'intérieur des zones d'exclusion permanente avoisinant le terminal de GNL.

[20] Le paragraphe 2 de l'exposé conjoint des faits indique que le requérant était au courant de la présence des zones d'exclusion permanente et du fait que le trafic maritime y était restreint. Comme mentionné au paragraphe 19 ci-dessus, les zones d'exclusion permanente indiquent l'existence d'un danger pour la sécurité; par conséquent, je reconnais que l'élément factuel (d), à savoir que le requérant a été informé d'un danger pour la sécurité, a été prouvé.

**(3) Élément factuel (e)**

[21] L'élément factuel (e) veut que le requérant ait omis de prendre les mesures indiquées pour protéger le bâtiment et les personnes à bord contre le danger qui est mentionné dans le procès-verbal. Selon le paragraphe 4 de l'exposé conjoint des faits, le requérant a exploité le *Quaco Duck* dans la zone d'exclusion de 90 mètres entourant la jetée du terminal de GNL. Le ministre prétend qu'en pénétrant dans la zone d'exclusion permanente de 90 mètres, le requérant n'a pas pris les mesures indiquées pour protéger le bâtiment et les personnes à bord contre un danger, contrevenant ainsi au paragraphe 109(2) de la *LMMC 2001*.

[22] Au cours de son témoignage, M. Ugarte a décrit la nature du danger pour la sécurité que présente le terminal de GNL, et les systèmes mis au point pour prévenir une explosion catastrophique en cas de défaillance de l'équipement ou d'un autre incident. Le principal système applicable aux navigateurs opérant à proximité de l'installation est l'obligation qu'ils ont de communiquer avec le terminal méthanier et de se conformer aux instructions lorsqu'ils transitent par une zone d'exclusion permanente.

[23] M. Ugarte a témoigné que des bateaux de travail pénétraient périodiquement dans les zones d'exclusion permanente pour le compte du terminal de GNL afin d'effectuer l'entretien des composants sous-marins. Cette situation crée un risque puisqu'on introduit alors une source de chaleur possible dans les zones d'exclusion permanente. Dans ces circonstances, et dans le but d'atténuer le risque, le terminal méthanier utilise un système de « permis de travail » pour les bateaux de travail et leurs équipages. Ce système comprend la prestation d'une formation initiale et d'un contrôle de sécurité de l'équipage, la réalisation d'une analyse de la sécurité des tâches, l'établissement d'un plan de communication à l'aide de radios UHF antidéflagrantes ainsi que des horaires de travail déterminés.

[24] M. Ugarte a déclaré que les bateaux de pêche sont parfois autorisés à entrer dans les zones d'exclusion permanente pendant de brèves périodes pour récupérer des engins de pêche qui ont dérivé dans les zones, généralement en raison d'une tempête. On peut obtenir une telle autorisation en s'adressant au terminal de GNL.

[25] Le requérant a expliqué que des engins de pêche dérivèrent à l'occasion jusqu'à l'intérieur d'une zone d'exclusion permanente et que, depuis le début des activités du terminal de GNL, il avait souventes fois demandé et obtenu la permission du terminal de récupérer de l'équipement. Il a cependant exprimé sa frustration face à l'absence d'un moyen rapide d'obtenir cette permission, surtout en raison de la nature des marées dans la baie de Fundy. Malgré la note

apparaissant sur la carte 4117 du SHC, il semble que, ces dernières années, le terminal de GNL n'écoute plus la voie VHF 16, mais compte plutôt sur le téléphone pour ses communications avec les navigateurs qui demandent l'autorisation de traverser les zones d'exclusion permanentes (pièce 28).

[26] Compte tenu de l'expérience du requérant dans la navigation à proximité du terminal méthanier et de sa connaissance de l'exigence et de la pratique antérieure voulant qu'on obtienne la permission pour entrer dans les zones d'exclusion permanente, je considère que les mesures indiquées pour protéger le bâtiment et les personnes à bord contre le danger pour la sécurité que présente le terminal de GNL consisteraient à ne pas entrer dans les zones d'exclusion permanente sans autorisation préalable du terminal.

[27] Au paragraphe 4 de l'exposé conjoint des faits, le requérant admet être entré dans la zone d'exclusion permanente de 90 mètres le 7 juillet 2020. Puis, il a témoigné à l'audience qu'il n'avait pas communiqué avec le terminal de GNL pour obtenir la permission requise. Par conséquent, je conclus que le requérant n'a pas pris les mesures indiquées pour protéger le navire et les personnes à bord contre le danger, de sorte que la preuve de l'élément factuel (e) est faite.

[28] Autant le témoignage du requérant que des éléments qu'il a déposés en preuve, en particulier son exposé des faits relatif à l'événement du 7 juillet 2020 (pièce 25), démontrent qu'au moment où il est entré dans la zone d'exclusion permanente de 90 mètres, il était d'avis qu'il n'y avait aucun danger, puisqu'il y avait un autre navire de pêche le long de la jetée à l'intérieur de cette zone d'exclusion (voir la photographie de la pièce 5).

[29] Le requérant a communiqué par radio avec le capitaine de l'autre bâtiment et a pu constater qu'il s'agissait d'un navire de support de plongée, le *Bayliner*. Des plongeurs devaient effectuer des travaux sous-marins sur la jetée, mais n'étaient pas encore dans l'eau. Le requérant était d'avis que si le bateau de plongée et des plongeurs étaient autorisés à travailler à l'intérieur de la zone d'exclusion permanente de 90 mètres, il n'y avait donc aucun danger à ce moment-là.

[30] Le requérant a déclaré qu'il avait remarqué que la bouée de l'un de ses casiers à homard semblait se trouver à l'intérieur de la zone d'exclusion permanente de 90 mètres, bien que le casier lui-même n'y était pas. Conscient de l'opération de plongée en cours, il craignait que le câble reliant la bouée au casier ne gêne les activités des plongeurs. En conséquence, et à la suite d'une discussion avec le capitaine du *Bayliner*, il a décidé de faire entrer le *Quaco Duck* dans la zone d'exclusion afin de récupérer son engin de pêche. Dans un courriel du 16 juillet 2021 (pièce 28) qu'il a envoyé à un gestionnaire du terminal de GNL, le requérant admettait qu'il aurait dû appeler la sécurité du terminal méthanier pour obtenir la permission d'entrer dans la zone d'exclusion plutôt que de communiquer avec le *Bayliner*.

[31] Je n'accepte pas la notion voulant que le requérant ait pu croire que la présence du navire de support de plongée et des plongeurs dans la zone d'exclusion permanente de 90 mètres autour de la jetée du terminal de GNL signifiait qu'il n'y avait aucun danger à ce moment-là. Comme l'a décrit M. Ugarte, la nature du danger pour la sécurité relativement au terminal méthanier est complexe et les navigateurs ne sont pas en mesure d'évaluer seuls le risque qui y est associé. C'est la raison pour laquelle les zones d'exclusion permanente ont été établies et que les

navigateurs doivent obtenir une autorisation avant de transiter par ces zones. Par conséquent, je considère que le requérant ne pouvait pas déterminer que le danger n'existait pas.

[32] Compte tenu de ce qui précède, j'en viens à la conclusion, selon la prépondérance des probabilités, que le ministre a prouvé les éléments factuels (a), (b), (c), (d) et (e), et que le requérant ne pouvait pas déterminer que le danger n'existait pas.

[33] Le requérant n'a présenté aucune autre défense.

[34] Conséquemment, le procès-verbal est maintenu.

#### **D. Le montant de la sanction administrative pécuniaire était-il approprié?**

[35] Le procès-verbal prévoyait l'imposition d'une sanction pécuniaire de 3 000 \$ à l'endroit du requérant.

[36] Selon l'article 51 de la partie 1 de l'annexe du *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires et les avis (LMMC 2001)*, une violation du paragraphe 109(2) de la *LMMC 2001* entraîne une amende allant d'un minimum de 1 250 \$ à un maximum de 25 000 \$. Des facteurs aggravants et atténuants peuvent être examinés dans le cadre de la détermination de la sanction applicable.

[37] Le témoin du ministre, M. Smith, a expliqué la façon dont a été calculée l'amende de 3 000 \$. Au moment de l'enquête liée à l'avis, M. Smith était en affectation à l'unité régionale d'application de la loi à titre d'enquêteur chargé de l'application de la loi. D'après les renseignements contenus dans le rapport de l'application de la loi en matière maritime daté du 23 septembre 2021 et préparé par M. Smith (pièce 13), il semble que le dossier lui ait été confié au début de septembre 2020 à la suite de l'enquête initiale sur la conformité qu'avait effectuée le capitaine Ahmed (pièce 17).

[38] Les recommandations de l'enquêteur apparaissant à la section 4.4 de la pièce 13 indiquent que la [TRADUCTION] « sanction recommandée est fondée sur une ébauche plus récente de la politique relative à la détermination des sanctions ».

[39] La pièce 15 contient une décision relative à une mesure d'application de la loi datée du 19 octobre 2020, laquelle fut rédigée par M. Smith. Le paragraphe 4 du document s'intitule [TRADUCTION] « Cohérence dans l'application ». Le témoin y note que, selon la base de données du Système de gestion des mesures d'exécution de sécurité maritime (SGMESM), il n'y a eu que deux cas d'application de la loi liés au paragraphe 109(2), tous deux étant des lettres d'avertissement, dont l'une avait été délivrée au requérant (pièce 8). C'est par conséquent la première fois qu'une sanction pécuniaire est imposée à la suite d'une violation du paragraphe 109(2) de la *LMMC 2001*.

[40] M. Smith a effectué un Calcul de la sanction (pièce 16), déterminant que l'amende devrait se chiffrer à 3 000 \$. Le Calcul de la sanction comprend un tableau qu'on dit tiré du Manuel sur la conformité et d'application de la loi maritime de TC. Le tableau indique la gravité de la violation et l'éventail des sanctions pour la première violation, la deuxième et les violations

subséquentes. Une personne enfreignant le paragraphe 109(2) est passible d'une amende s'échelonnant de 1 250 \$ à 5 000 \$.

[41] M. Smith a déclaré que le calcul de la sanction était fondé sur une politique relative au calcul des amendes mise à l'essai partout au Canada pour différents modes de transport (maritime, ferroviaire, aérien et le transport des marchandises dangereuses), qui avaient tous différentes politiques en place. Il a également déclaré que la politique à l'essai tenait compte des décisions à la suite d'une révision antérieures.

[42] Pour ce qui est du calcul de la sanction pécuniaire, M. Smith a témoigné qu'il appliquait d'abord un montant équivalant à 30 % de l'amende maximale, puis qu'il ajustait cette somme à la hausse ou à la baisse en fonction de la présence de facteurs aggravants ou atténuants. Il a déclaré qu'en l'espèce la sanction maximale pour une personne était de 5 000 \$; l'amende de base équivaut donc à 30 % de ce montant, soit 1 500 \$.

[43] M. Smith a ensuite appliqué des facteurs aggravants d'une valeur de 900 \$ (60 % du montant de base) dus aux antécédents de non-conformité du requérant, de 150 \$ (10 % du montant de base) en fonction de l'indemnisation du requérant, et de 450 \$ (30 % du montant de base) en raison du degré d'intention ou de négligence du requérant en matière de danger pour la sécurité. Aucun facteur atténuant n'a été appliqué. Ce calcul de la sanction s'est soldé par une amende de 3 000 \$.

[44] Outre le témoignage de M. Smith, aucune preuve étayant la politique relative au calcul des amendes faisant l'objet d'un essai, ou l'[TRADUCTION] « ébauche de la politique relative à la détermination des sanctions » mentionnée dans la pièce 13 n'a été soumise au Tribunal. Fait notable, le ministre n'a pas présenté d'élément de preuve expliquant sa décision de fixer à 30 % de la sanction maximale le montant de base pour l'évaluation de l'amende. Conséquemment, je ne reconnais pas ce montant de base pour le calcul de l'amende. Je constate que le règlement prescrit que la sanction pour une violation du paragraphe 109(2) varie de 1 250 \$ à 25 000 \$. J'estime que lorsque le règlement prévoit un barème de sanctions, l'amende de base devrait se situer tout au bas de ce barème, soit à 1 250 \$, montant auquel des facteurs aggravants et atténuants peuvent être appliqués.

[45] Un facteur aggravant a été appliqué à la sanction de base en raison des antécédents de non-conformité du requérant. M. Smith a déclaré avoir appliqué ce facteur en se fondant sur la lettre d'avertissement que TC a fait parvenir au requérant le 9 décembre 2019 (pièce 9), pour la même présumée violation. Le requérant a témoigné qu'il avait bien reçu la lettre.

[46] La lettre d'avertissement a été consignée dans le SGMESM, mais la preuve est silencieuse quant à la nature de l'enquête qui a mené à la délivrance de cette lettre. Le Tribunal ignore en outre si le requérant a signé et retourné la lettre à TC tel que demandé, et si TC a effectué un suivi auprès du requérant à cet égard. Par conséquent, je n'accepte pas cette lettre comme étant une preuve de non-conformité antérieure.

[47] Le ministre a par ailleurs déposé en preuve des lettres d'avertissement provenant du port de Saint John et concernant des incursions présumées dans les zones d'exclusion permanente (pièces 8 et 10). Ces avertissements semblent découler uniquement de rapports du terminal de

GNL et aucune des allégations qu'ils contiennent n'a fait l'objet d'une enquête. Je ne considère donc pas que ces éléments constituent une preuve de non-conformité antérieure.

[48] M. Smith a aussi appliqué un facteur aggravant fondé sur un avantage économique qu'a obtenu le requérant en lien avec la contravention. Le requérant admet au point 3 de l'exposé conjoint des faits qu'il a été indemnisé par le terminal de GNL pour le temps et les coûts d'exploitation supplémentaires nécessaires au contournement des zones d'exclusion. En l'espèce, le requérant n'a pas pénétré dans la zone d'exclusion permanente de 90 mètres à destination ou en provenance de lieux de pêche. Il affirme qu'il est entré dans la zone pour récupérer des engins de pêche afin d'atténuer les risques pour les plongeurs qui étaient sur le point d'entrer dans l'eau; une déclaration que j'accepte. Je ne dispose d'aucune preuve d'un avantage économique découlant de cette violation spécifique. Par conséquent, je ne tiens pas compte de ce facteur.

[49] Le dernier facteur aggravant appliqué dans le calcul de la sanction était fondé sur le degré d'intention ou de négligence du requérant. La note relative à ce facteur indiquait que le requérant avait fait preuve d'une [TRADUCTION] « négligence téméraire ». Dans ce cas, le requérant connaissait les zones d'exclusion permanente et savait qu'il devait obtenir l'autorisation du terminal de GNL pour entrer dans la zone afin d'y récupérer des engins de pêche. Il a pourtant omis de contacter le terminal méthanier avant d'entrer. Il a témoigné être entré dans la zone d'exclusion pour atténuer le risque à l'égard des plongeurs. Il était en communication avec le capitaine du navire de support de plongée et l'a informé de la présence de l'engin de pêche. Bien que le requérant affirme qu'il n'avait pas de téléphone à bord du *Quaco Duck* et qu'il ne pouvait donc pas téléphoner au terminal de GNL pour obtenir une autorisation, il disposait d'une radio VHF, de sorte qu'il aurait pu communiquer avec le terminal méthanier par l'intermédiaire des Services de communications et de trafic maritimes (SCTM) de Saint John (Fundy Traffic). En outre, il aurait pu demander au capitaine du bateau de plongée de communiquer avec le terminal s'il craignait sérieusement que l'engin de pêche nuise à l'opération de plongée. Le requérant a pénétré intentionnellement dans la zone d'exclusion permanente de 90 mètres sans permission, et je reconnais là l'existence d'un facteur aggravant représentant 30 % de la sanction de base de 1 250 \$, soit 375 \$.

[50] Compte tenu de ce qui précède, la sanction pécuniaire est réduite à 1 625 \$.

### **III. DÉCISION**

[51] Le ministre des Transports a prouvé, selon la prépondérance des probabilités, que le requérant a contrevenu au paragraphe 109(2) de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. La sanction pécuniaire est réduite à 1 625 \$.

[52] Le montant total de 1 625 \$ est payable au receveur général du Canada et doit parvenir au Tribunal d'appel des transports du Canada dans les 35 jours suivant la signification de la présente décision.

Le 13 juillet 2022

(Original signé)

Sandra Attersley  
Conseillère

Représentants des parties

Pour le ministre : John Lindsay

Pour le requérant : S'est représenté lui-même