



## TRIBUNAL D'APPEL DES TRANSPORTS DU CANADA

**Référence :** *David Wayne Thompson c. Canada (Ministre des Transports)*, 2023 TATCF 12  
(décision interlocutoire)

**N° de dossier du TATC :** AM-010-22

**Secteur :** Maritime

**ENTRE :**

**David Wayne Thompson**, appellant

- et -

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

[Traduction française officielle]

**Audience :** Par observations écrites

**Affaire entendue par :** Jacqueline Penney, c.r., conseillère président l'audience

Steven Neatt, conseiller

Yves Villemaire, conseiller

**Décision rendue le :** 14 mars 2023

### DÉCISION

**Arrêt :** Conformément à l'article 14 de la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada*, la demande de dépôt de nouveaux éléments de preuve de l'appelant est rejetée.

## I. HISTORIQUE

[1] Le 15 novembre 2021, Transports Canada (TC) a délivré un procès-verbal – Sécurité maritime (procès-verbal) accompagné d’une amende de 3 000 \$ à l’appelant, David Wayne Thompson, conformément à l’article 229 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada (LMMC 2001)*. L’avis se lisait en partie comme suit :

[TRADUCTION]

Le ou vers le 7 juillet 2020, [...] 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.

[2] Le 18 novembre 2021, l’appelant a demandé la tenue d’une audience en révision devant le Tribunal d’appel des transports du Canada (Tribunal), audience qui a eu lieu par vidéoconférence le 10 mai 2022. Dans une décision émise le 13 juillet 2022, la conseillère en révision a conclu que l’appelant avait contrevenu au paragraphe 109(2) de la *LMMC 2001*, mais a réduit la sanction pécuniaire de 3 000 \$ à 1 625 \$.

[3] Le 12 août 2022, l’appelant a déposé une demande d’appel de la décision à la suite d’une révision. Réunies dans le cadre d’une conférence préparatoire (CP) le 31 octobre 2022, les parties ont convenu de soumettre leurs observations écrites sur l’admissibilité des nouveaux éléments de preuve qui n’avaient pas été présentés lors de l’audience en révision.

[4] L’appelant a déposé ses observations écrites le 8 décembre 2022, puis le 13 décembre 2022, il a soumis les éléments de preuve qu’il entendait faire valoir en appel. Le ministre des Transports (ministre) a versé au dossier sa réponse écrite le 16 décembre 2022. Puis, l’appelant a soumis une réfutation le 5 janvier 2023.

[5] La preuve documentaire que l’appelant veut présenter comme nouvelle preuve dans le cadre de l’appel de la décision à la suite d’une révision est décrite dans ses observations datées du 20 novembre 2022. Les quatre documents en question se résument ainsi :

1. Les articles 309 à 314 du Règlement général du Nouveau-Brunswick 91-191 pris en vertu de la *Loi sur l’hygiène et la sécurité au travail*, L.N.-B. 1983, ch. O-0.2 concernant l’organisation d’une plongée, la préparation de la plongée et les dangers relatifs à la plongée (*Règlement de la LHST* du N.-B.)<sup>1</sup>.
2. Un fichier de capture d’écran contenant des notes prises par l’appelant au cours d’une conversation avec Chris Kenny à la fin de mai 2023 [*sic*]. M. Kenny accompagnait l’entreprise Dive Shack qui était chargée d’effectuer les services de plongée sur le site du terminal méthanier le 7 juillet 2020 (notes découlant de la conversation avec C. Kenny).
3. Un fichier de capture d’écran contenant des notes prises par l’appelant le 8 août 2022 lors d’une conversation avec Veronica Stevens, une employée des Services de

---

<sup>1</sup> *Loi sur l’hygiène et la sécurité au travail*, L.N.-B. 1983, ch. O-0.2, *Règlement général*, Règl du N-B 91-191.

communications et de trafic maritimes de Saint John (Fundy Traffic) (notes découlant de la conversation avec V. Stevens).

4. Un échange de messages textes entre l'appelant et Mark Rogers dans lequel M. Rogers indique que le navire de support de plongée *Bayliner* ne s'arrête pas entre le moment où il démarre le matin et celui où il s'amarre le soir (échange de textos avec M. Rogers).

[6] Le comité d'appel doit déterminer si ces quatre documents seront admissibles en preuve lors de l'appel de la décision de première instance.

## II. ANALYSE

### A. Cadre juridique

[7] Le comité d'appel a le pouvoir discrétionnaire d'accepter de nouveaux éléments de preuve dans le cadre d'une procédure en appel, sous réserve de l'article 14 de la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada (Loi sur le TATC)*, qui dispose que :

14 L'appel porte au fond sur le dossier d'instance du conseiller dont la décision est contestée. Toutefois, le comité est tenu d'autoriser les observations orales et il peut, s'il l'estime indiqué pour l'appel, prendre en considération tout élément de preuve non disponible lors de l'instance.

### B. Présentation des observations

#### (1) Règlement de la LHST du N.-B.

##### (a) Observations de l'appelant

#### Obligations du surveillant de plongée et de l'employeur

[8] L'appelant soutient que les articles 310, 313 et 314 du *Règlement de la LHST du N.-B.* relatifs à la préparation d'une plongée et au contrôle d'un emplacement de plongée devraient être admis en preuve lors de l'appel, du fait qu'ils démontrent comment le terminal de GNL a en fait été avisé lorsque l'appelant est entré dans la zone d'exclusion, à la demande du *Bayliner*, pour retirer la corde flottante et la bouée qui créaient alors un danger pour les plongeurs.

[9] L'appelant fait valoir que M. Martin Ugarte, le directeur des opérations du terminal de GNL de Saint John a déclaré à l'audience en révision que le terminal méthanier permettait périodiquement que des bateaux de travail pénètrent dans les zones d'exclusion permanente afin d'effectuer l'entretien de composants sous-marins. M. Ugarte a en outre déclaré que dans ces circonstances, le terminal méthanier utilisait un système de « permis de travail » pour atténuer le risque associé à l'introduction d'une source de chaleur dans une zone d'exclusion à partir d'un navire. L'appelant ajoute que M. Ugarte a affirmé que ce système comprenait la prestation d'une formation initiale et d'un contrôle de sécurité de l'équipage, ainsi que la réalisation d'une analyse de la sécurité des tâches.

[10] L'appelant soutient que lors de son témoignage, M. Ugarte a omis de divulguer les obligations réglementaires de l'« employeur » et du « surveillant de plongée » relatives à la

préparation d'un emplacement de plongée, telles qu'elles figurent dans le *Règlement de la LHST* du N.-B., soulignant par ailleurs que ce règlement est essentiel à sa défense.

[11] L'appelant déclare qu'à la fin mai 2023 [sic], à l'issue de l'audience en révision, il a parlé à un représentant de l'entreprise qui a effectué la plongée au terminal méthanier le 7 juillet 2020. Il affirme que ce n'est que lors de cette conversation avec le représentant de Dive Shack, M. Chris Kenny, qu'il a pris connaissance des règles associées à la préparation d'une plongée énoncées dans le *Règlement de la LHST* du N.-B.

[12] L'appelant se réfère à l'article 313 du *Règlement de la LHST* du N.-B. :

**Préparation de la plongée**

**313(1)** Pendant que l'opération de plongée sous-marine est effectuée, l'employeur et le surveillant de plongée doivent chacun s'assurer que des dispositifs avertisseurs tels que bouées, drapeaux, lumières, lampes ou fusées éclairantes sont disposés pour délimiter la zone interdite à tout ce qui ne relève pas de l'opération.

**313(2)** Le surveillant de plongée doit prendre des mesures en vue d'éviter les risques pour le plongeur en raison de la présence d'une barge, d'un chaland ou d'un vaisseau dans la zone de plongée ou près de cette zone.

[13] L'appelant argue que le terminal méthanier est l'« employeur » visé au paragraphe 313(1) et que le capitaine du *Bayliner* est le « surveillant de plongée » visé à l'article 313. Toujours selon l'appelant, lorsqu'une opération de plongée est en cours, les dispositifs avertisseurs servant à délimiter la zone de plongée doivent être tenus à l'écart de tout équipement non lié à l'opération de plongée. L'appelant déclare qu'en vertu du *Règlement de la LHST* du N.-B., lorsqu'il a avisé le capitaine du *Bayliner* du danger que constituaient la présence d'une corde flottante et d'une bouée, le capitaine, à titre de « surveillant de plongée » et le terminal de GNL en tant qu'« employeur » étaient tenus de retirer cet équipement de la zone de plongée.

[14] L'appelant prétend en outre que c'est en raison des obligations de l'employeur et du surveillant de plongée énoncées dans le *Règlement de la LHST* du N.-B. que le capitaine du *Bayliner* lui a demandé de retirer la corde flottante et la bouée qui représentaient un danger. L'appelant fait valoir qu'une fois que le surveillant de plongée (le capitaine du *Bayliner*) lui a demandé d'éliminer le danger dans la zone du lieu de plongée, le terminal méthanier, en tant qu'« employeur », a aussi été implicitement avisé que le bâtiment de l'appelant pénétrait dans la zone d'exclusion permanente. En raison des circonstances entourant le site de plongée, telles qu'elles sont décrites dans le *Règlement de la LHST* du N.-B., l'appelant affirme que le terminal méthanier a été informé que son navire pénétrait dans la zone d'exclusion permanente.

**Le « représentant autorisé » au paragraphe 109(2) de la LMMC 2001**

[15] L'appelant tente par ailleurs de se prévaloir du *Règlement de la LHST* du N.-B. afin de démontrer qu'il s'est conformé au paragraphe 109(2) de la *LMMC 2001*. L'appelant admet qu'il est entré dans la zone d'exclusion permanente, mais affirme qu'il avait communiqué avec Mark Rogers, le capitaine du navire de support de plongée *Bayliner*, à qui le terminal méthanier avait accordé la permission de se trouver à l'intérieur de la zone d'exclusion le 7 juillet 2020, dans le but d'aider à l'opération de plongée.

[16] L'appelant soutient qu'il s'est conformé au paragraphe 109(2) de la *LMMC 2001* en communiquant avec le capitaine du *Bayliner* le 7 juillet 2020, puisque ce faisant il a avisé le « représentant autorisé » visé à ce paragraphe.

**(b) Réponse de l'intimé**

[17] L'intimé se réfère aux décisions *Kokoska c. Canada (Ministre des Transports)*<sup>2</sup> et *Makarowski c. Canada (Ministre des Transports)*<sup>3</sup> pour soutenir qu'une preuve ne peut être présentée en appel que si : 1) la preuve n'était pas disponible lors de l'audience en révision et 2) la preuve est jugée nécessaire aux fins de l'appel. L'intimé invoque aussi l'arrêt *Beauregard c. Canada (Ministre des Transports)*<sup>4</sup>, affirmant que les nouveaux éléments de preuve ne doivent pas être utilisés pour pallier des lacunes dans la preuve présentée lors de l'audience en révision, et qu'ils ne peuvent causer un préjudice à l'intimé qui ne dispose peut-être pas de témoin pouvant produire une contre-preuve.

[18] L'intimé argue que le *Règlement de la LHST* du N.-B. ne devrait pas être admis en preuve en appel, car il était disponible au moment de l'audience en révision. L'intimé affirme en outre que la preuve n'est pas pertinente en l'espèce puisqu'elle porte sur l'opération de plongée du navire de support *Bayliner* et sur l'équipe de plongée de ce bâtiment, alors que l'affaire dont était saisie la conseillère en révision concernait l'entrée du navire de l'appelant dans une zone réglementée, ce qui créait un risque de danger pour le bâtiment de l'appelant et son équipage.

**(2) Notes découlant de la conversation avec C. Kenny**

**(a) Observations de l'appelant**

[19] L'appelant avance que les notes qu'il a prises lors de sa conversation avec C. Kenny après l'audience devraient être admissibles en preuve puisque ces notes démontrent que l'opération de plongée s'est déroulée conformément au *Règlement de la LHST* du N.-B. et que les plongeurs avaient la priorité. De plus, l'appelant prétend que les éléments de preuve que contiennent ses notes mettent en doute la véracité du témoignage de M. Ugarte concernant le système de « permis de travail » du terminal de GNL ainsi que la formation initiale et en matière de sécurité prodiguée à l'équipe du navire de support de plongée *Bayliner*.

**(b) Réponse de l'intimé**

[20] L'intimé affirme que cette preuve n'est pas fiable du fait que les notes ne sont pas datées, que leur auteur n'est pas identifié et qu'elles ont été prises après la tenue de l'audience. L'intimé soutient en outre que M. Kenny aurait pu être appelé à la barre des témoins lors de l'audience, et qu'admettre cette preuve au stade de l'appel pourrait causer un préjudice à l'intimé si celui-ci n'était pas en mesure de convoquer un témoin pouvant fournir une contre-preuve.

---

<sup>2</sup> *Kokoska c. Canada (Ministre des Transports)*, [1989] D.T.A.C. n° 45.

<sup>3</sup> *Makarowski c. Canada (Ministre des Transports)*, 2012 TATCF 27 (appel).

<sup>4</sup> *Beauregard c. Canada (Ministre des Transports)*, 2015 TATCF 12 (appel).

**(3) Notes découlant de la conversation avec V. Stevens**

**(a) Observations de l'appelant**

[21] L'appelant prétend que la conseillère en révision a tiré une conclusion de fait erronée au paragraphe 49 de sa décision en déclarant : « 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 [de Fundy Traffic]. » L'appelant affirme que les notes tirées de la conversation qu'il a eue avec V. Stevens devraient être admissibles en appel, car elles démontrent que la conseillère en révision a erré en concluant qu'il aurait pu utiliser sa radio VHF pour communiquer avec le terminal méthanier par l'entremise de Fundy Traffic. L'appelant déclare avoir transmis ces renseignements lors de l'audience, mais que la conseillère du Tribunal ne les a pas utilisés adéquatement dans la rédaction de sa décision.

[22] L'appelant fait valoir que les notes découlant de sa conversation avec V. Stevens corroborent le témoignage qu'il a livré au cours de l'audience, à savoir que Fundy Traffic n'assurait pas de liens téléphoniques avec le terminal méthanier, ce qui signifie qu'il n'aurait pas pu communiquer avec le terminal par l'entremise de Fundy Traffic au moyen de sa radio VHF. Conséquemment, l'appelant est d'avis que la conseillère en révision a tiré une conclusion de fait erronée.

**(b) Réponse de l'intimé**

[23] L'intimé a réitéré ses observations antérieures relativement aux notes de l'appelant découlant d'une conversation avec C. Kenny, expliquant que la preuve n'était pas fiable, qu'elle était disponible au moment de l'audience en révision et qu'elle risquait de lui causer un préjudice si elle était admise lors de l'audience en appel.

**(4) Échange de textos avec M. Rogers**

**(a) Observations de l'appelant**

[24] L'appelant veut utiliser un message texte que lui a envoyé M. Rogers, le capitaine du navire de support de plongée *Bayliner* afin de discréditer le témoignage de M. Ugarte. Selon l'appelant, M. Ugarte a affirmé dans son témoignage à l'audience en révision que le bâtiment *Bayliner* était amarré à la jetée, les moteurs éteints, ce qui est en contradiction avec le message texte de M. Rogers. L'appelant affirme que cette preuve n'était pas disponible au moment de l'audience puisqu'il n'en a pris connaissance que lorsqu'il a discuté avec M. Rogers au sujet du témoignage de M. Ugarte, une fois l'audience terminée.

[25] L'appelant fait valoir que le message texte du capitaine du *Bayliner* confirme que ce bateau de plongée ne s'arrête pas avant son retour au port, signifiant du même coup que le *Bayliner* aurait pu être une « source potentielle de chaleur » et une « source d'inflammation » le jour de l'incident litigieux, ce qui contredit le témoignage de M. Ugarte. L'appelant soutient par ailleurs que la conseillère du Tribunal a utilisé contre lui aux paragraphes 22, 23 et 31 de sa décision les faits erronés avancés par M. Ugarte.

**(b) Réponse de l'intimé**

[26] Aux dires de l'intimé, le message texte de M. Rogers concerne l'opération de plongée du bâtiment *Bayliner* qui était sur place le jour où l'appelant est entré dans la zone d'exclusion permanente, et n'est pas lié à la présente affaire alors que l'appelant est entré dans une zone réglementée avec son propre navire, le *Quaco Duck*, créant ainsi un risque de danger pour son bâtiment et les personnes à bord.

[27] L'intimé ajoute que ce document était disponible lors de l'audience en révision et qu'il n'est pas nécessaire aux fins de l'appel.

**C. Admissibilité des quatre documents en tant que nouveaux éléments de preuve en appel**

[28] L'article 14 de la *Loi sur le TATC* exige que nous tenions compte des deux questions suivantes pour déterminer si les quatre documents que l'appelant désire présenter comme nouveaux éléments de preuve peuvent être admis en appel :

1. La preuve était-elle disponible au moment de l'audience en révision?
2. La preuve est-elle nécessaire aux fins de l'appel?

[29] Afin de déterminer si les quatre documents que l'appelant veut présenter comme nouveaux éléments de preuve devraient être admissibles en appel, le comité d'appel a considéré le critère énoncé par la Cour suprême du Canada (CSC) dans l'arrêt *Public School Boards' Assn. of Alberta c. Alberta (Procureur général)*<sup>5</sup>, confirmant ainsi le critère traditionnel de l'admission de nouveaux éléments de preuve en appel, d'abord énoncé dans l'arrêt *Palmer c. la Reine*, [1980] 1 RCS 759, à la p. 775 :

1. On ne devrait généralement pas admettre une déposition qui, avec diligence raisonnable, aurait pu être produite au procès [...].
2. La déposition doit être pertinente, en ce sens qu'elle doit porter sur une question décisive ou potentiellement décisive quant au procès.
3. La déposition doit être plausible, en ce sens qu'on puisse raisonnablement y ajouter foi, et
4. elle doit être telle que si l'on y ajoute foi, on puisse raisonnablement penser qu'avec les autres éléments de preuve produits au procès, elle aurait influé sur le résultat.

**(1) Le Règlement de la LHST du N.-B.**

**(a) La preuve était-elle disponible au moment de l'audience?**

[30] L'appelant explique qu'il n'a pas déposé le *Règlement de la LHST* du N.-B. en preuve au cours de l'audience en révision puisque ce n'est qu'après avoir parlé avec M. Kenny, au terme de l'audience, qu'il a réalisé la pertinence de ce document pour sa défense. L'appelant affirme qu'il a pris connaissance du *Règlement de la LHST* du N.-B. lors d'une conversation avec M. Kenny

---

<sup>5</sup> *Public School Boards' Assn. of Alberta c. Alberta (Procureur général)*, 2000 CSC 2, au par. 6.

en mai 2023 [*sic*], après avoir communiqué avec lui dans le but de discuter du témoignage de M. Ugarte concernant le système de « permis de travail » du terminal méthanier.

[31] La *Loi sur l'hygiène et la sécurité au travail*, L.N.-B. 1983, ch. O-0.2, *Règlement général*, Règl du N-B 91-191, a été promulguée en 1991. Les articles 309 à 314 de la partie XX du règlement, dont le libellé actuel est inclus dans le *Règlement de la LHST* du N.-B. depuis au moins 2001, s'appliquent aux opérations de plongée sous-marine. Les articles du *Règlement de la LHST* du N.-B. que l'appelant veut déposer en preuve étaient disponibles et auraient pu être produits au cours de l'audience en révision.

**(b) La preuve est-elle nécessaire aux fins de l'appel?**

**Obligations du surveillant de plongée et de l'employeur**

[32] Le comité d'appel estime que le règlement provincial du Nouveau-Brunswick sur l'hygiène et la sécurité au travail ne trouve pas application en l'espèce, alors qu'il s'agit de déterminer si l'appelant, en tant que capitaine du *Quaco Duck*, a pris les mesures indiquées pour protéger le bâtiment et les personnes à bord contre le danger créé par la zone d'exclusion permanente du terminal de GNL.

[33] Le comité ne peut accepter l'argument de l'appelant voulant que les articles 310, 313 et 314 du *Règlement de la LHST* du N.-B. traitant de la préparation d'une plongée et de la façon dont un lieu de plongée est contrôlé par l'« employeur » et le « surveillant de plongée » démontrent que l'appelant a obtenu l'autorisation implicite du terminal méthanier d'entrer dans la zone d'exclusion, du fait que le capitaine du *Bayliner* lui a demandé d'en retirer tout ce qui ne relevait pas de l'opération de plongée.

[34] On ne saurait dire qu'un règlement provincial relatif aux obligations d'un « employeur » et d'un « surveillant de plongée » sur les lieux de plongée, comme elles sont énoncées dans le *Règlement de la LHST* du N.-B., ait quelque pertinence que ce soit à l'égard d'une question décisive ou potentiellement décisive dans la présente affaire. L'admission de cette preuve n'aurait en rien modifié le résultat de la décision de première instance.

**Le « représentant autorisé » au paragraphe 109(2) de la LMMC 2001**

[35] Le comité d'appel rejette l'argument de l'appelant selon lequel le fait qu'il s'est fié au *Règlement de la LHST* du N.-B. démontre qu'il s'est acquitté de ses obligations aux termes du paragraphe 109(2) de la *LMMC 2001* en communiquant avec le « représentant autorisé » visé à ce paragraphe.

[36] La conseillère en révision a déterminé que l'appelant avait enfreint le paragraphe 109(2) de la *LMMC 2001*, en partie parce qu'il connaissait l'existence de la zone d'exclusion permanente à proximité du terminal méthanier, qu'il avait par le passé demandé la permission de pénétrer dans la zone à partir du terminal de GNL, mais qu'il n'avait pas obtenu d'autorisation préalable du terminal méthanier le 7 juillet 2020.

[37] L'appelant prétend qu'il n'avait pas à contacter le terminal méthanier, car en communiquant avec le capitaine du navire de support de plongée *Bayliner* il s'est du même coup

conformé au paragraphe 109(2), puisqu'il avait avisé le « représentant autorisé ». L'article 109 de la *LMMC 2001* dispose que :

**Sécurité des personnes**

**109 (1)** Le capitaine d'un bâtiment prend toutes les mesures utiles pour assurer la sécurité du bâtiment et des personnes qui sont à son bord ou qui le chargent ou déchargent lorsqu'elles utilisent l'équipement à bord.

**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.** [Nous soulignons.]

[38] L'article 14 de la *LMMC 2001* définit le terme « représentant autorisé » comme suit :

**Représentant autorisé**

**14 (1)** Tout bâtiment canadien doit relever d'une personne responsable — le représentant autorisé — chargée au titre de la présente loi d'agir à l'égard de toute question relative au bâtiment dont aucune autre personne n'est responsable au titre de celle-ci.

**Représentant autorisé**

(2) Sous réserve des paragraphes (3) et (4), le représentant autorisé d'un bâtiment canadien est le propriétaire de celui-ci ou, dans le cas d'un bâtiment visé à l'article 48 (bâtiment affrété coque nue), l'affrètement.

**Représentant dans le cas de plusieurs propriétaires**

(3) Dans le cas d'un bâtiment canadien qui appartient à plus d'une personne, les propriétaires sont tenus de nommer l'un d'entre eux à titre de représentant autorisé.

[39] Suivant le sens ordinaire des mots du paragraphe 109(2) de la *LMMC 2001*, il est évident que les obligations imposées au capitaine d'un bâtiment exposé à un danger pour la sécurité consistent à éliminer le danger pour la sécurité, ou à prendre les mesures indiquées pour protéger le bâtiment et son équipage contre le danger. S'il ne peut éliminer le danger pour la sécurité, le capitaine est tenu d'en aviser le « représentant autorisé » du bâtiment.

[40] L'appelant a déclaré qu'il avait communiqué avec le capitaine du *Bayliner*, et que cela suffisait pour lui permettre d'entrer dans la zone d'exclusion permanente. En l'espèce, s'il n'était pas possible d'éliminer le danger, l'appelant, en tant que capitaine du *Quaco Duck* était tenu d'aviser le « représentant autorisé » du *Quaco Duck*. Le représentant autorisé du bâtiment de l'appelant est le propriétaire du *Quaco Duck*. Le fait de contacter le capitaine du bâtiment *Bayliner* n'aurait pas pu satisfaire aux exigences du paragraphe 109(2).

[41] L'appelant semble quelque peu confus quant à la définition du terme « représentant autorisé » dans la *LMMC 2001* et l'identité de la personne avec qui communiquer pour obtenir la permission de pénétrer dans la zone d'exclusion permanente. Le comité d'appel écarte l'argument de l'appelant qui prétend que communiquer avec le capitaine du *Bayliner* équivaut à contacter le « représentant autorisé » visé au paragraphe 109(2) de la *LMMC 2001*.

[42] En somme, le comité d'appel considère que le règlement provincial sur l'hygiène et la sécurité au travail du Nouveau-Brunswick n'est pas pertinent en l'espèce, alors que nous devons

déterminer si l'appelant, à titre de capitaine du *Quaco Duck*, a pris les mesures indiquées pour protéger le bâtiment et les personnes à bord contre le danger créé par la zone d'exclusion permanente du terminal de GNL. Nul ne saurait affirmer que les règles relatives aux obligations de l'équipe du *Bayliner* en matière d'emplacement de plongée puisse avoir une quelconque pertinence à l'égard d'une question décisive ou potentiellement décisive dans l'affaire qui nous occupe.

[43] Le dépôt en preuve en première instance du *Règlement de la LHST* du N.-B. n'aurait pas eu d'incidence sur le résultat de l'audience en révision, et n'est donc pas nécessaire aux fins de l'appel.

[44] Le comité d'appel en vient à la conclusion que le *Règlement de la LHST* du N.-B. était disponible au moment de l'audience en révision, et considère par ailleurs que cette preuve n'est pas nécessaire aux fins de l'appel. Le comité d'appel conclut conséquemment que cette preuve est inadmissible.

(2) *Notes découlant de la conversation avec C. Kenny*

(a) **La preuve était-elle disponible au moment de l'audience en révision?**

[45] L'audience en révision a eu lieu le 10 mai 2022. Les notes de l'appelant découlant des conversations qu'il a eues avec C. Kenny en mai 2023 [*sic*] ont de toute évidence été prises à la suite de l'audience. Pour déterminer si la preuve était oui ou non disponible au moment de l'audience en révision, le comité a examiné l'arrêt de la *CSC Public School Boards' Assn. of Alberta c. Alberta (Procureur général)*. Selon la jurisprudence, le comité d'appel doit se demander si l'appelant, en agissant avec diligence raisonnable, aurait pu obtenir avant la conclusion de l'audience du 10 mai 2022 la preuve qu'il désire maintenant présenter en appel.

[46] Dans la décision *Beauregard c. Canada (Ministre des Transports)*, le comité d'appel du Tribunal souligne que l'audience en appel ne vise pas à pallier des lacunes dans la preuve présentée lors de l'audience en révision alors que d'autres éléments de preuve étaient disponibles, et qu'on ne doit pas pouvoir présenter une preuve au stade de l'appel si celle-ci risque de porter préjudice à l'intimé qui n'a peut-être plus de témoin disponible pour produire une contre-preuve.

[47] Bien que la prise de notes de l'appelant soit postérieure à l'audience en révision, les renseignements que contiennent ces notes auraient pu être obtenus avant l'audience. L'appelant indique qu'il ne savait pas que M. Ugarte témoignerait au sujet du système de « permis de travail » adopté par le terminal méthanier à l'intention des exploitants de navires entrant dans la zone d'exclusion, lequel système comprend la prestation d'une formation initiale et d'un contrôle de sécurité de l'équipage, ainsi que la réalisation d'une analyse de la sécurité des tâches. Il affirme que ce n'est que lorsqu'il a discuté avec M. Kenny, après l'audience en révision, qu'il a appris que ce système de « permis de travail » n'avait pas été appliqué dans le cas du *Bayliner* et de son équipe de plongée. Le comité d'appel est d'avis que l'appelant aurait dû faire preuve de diligence raisonnable et communiquer avec M. Kenny avant le début de l'audience, ou pendant celle-ci une fois qu'il eut entendu le témoignage de M. Ugarte. Par ailleurs, si l'appelant n'avait pas été en mesure de joindre M. Kenny le jour de l'audience, le 10 mai 2022, il aurait pu

demander un ajournement à la fin de la présentation de la preuve du ministre afin de contacter M. Kenny avant de faire valoir ses arguments devant la conseillère en révision.

[48] Fidèle à l'arrêt *Beauregard c. Canada (Ministre des Transports)*, le comité d'appel considère qu'un appel ne sert pas à soumettre de nouvelles preuves pour pallier des lacunes dans la preuve présentée lors de l'audience en révision. L'appel ne constitue pas une « deuxième chance » pour les parties, et n'est donc pas une occasion de soumettre des éléments de preuve ou des arguments qui auraient pu être présentés en première instance. Le comité conclut que ces éléments de preuve étaient disponibles au moment de l'audience.

**(b) La preuve est-elle nécessaire aux fins de l'appel?**

[49] L'appelant indique qu'il veut présenter sa preuve parce qu'elle remet en question la véracité du témoignage de M. Ugarte concernant la formation et les contrôles en matière de sécurité dont a bénéficié l'équipe de plongée de Dive Shack avant de se rendre sur le site du terminal méthanier le 7 juillet 2020.

[50] Le comité d'appel comprend les préoccupations de l'intimé à l'égard de la fiabilité des notes que l'appelant veut déposer en preuve puisqu'elles ne sont pas datées et que leur auteur n'est pas identifié. Quoi qu'il en soit, même si le comité considère que la preuve est à la fois crédible et vraisemblable et qu'elle pourrait être utilisée pour démontrer que l'équipe de plongée de Dive Shack n'avait pas reçu de formation ni subi de contrôle en matière de sécurité avant de se rendre au terminal méthanier le 7 juillet 2020, le comité a conclu que cela n'aurait pas eu d'incidence sur le résultat de l'audience en révision.

[51] La conseillère en révision a déterminé que l'appelant avait enfreint le paragraphe 109(2) de la *LMMC 2001* en omettant d'obtenir l'autorisation préalable du terminal de GNL avant de pénétrer dans la zone d'exclusion permanente. Le fait que les équipes de plongée de Dive Shack et du navire de support de plongée *Bayliner* aient pu oui ou non profiter d'une formation et d'un contrôle en matière de sécurité offerts par le terminal méthanier n'avait pas de rapport avec la question dont était saisie la conseillère en révision et n'aurait pas été pertinent dans le cadre de son analyse.

[52] Le comité d'appel constate que les renseignements contenus dans les notes de l'appelant découlant de sa conversation avec C. Kenny étaient disponibles au moment de l'audience. Il considère en outre que cette preuve n'est pas nécessaire aux fins de l'appel. Par conséquent, le comité conclut que ces éléments de preuve sont inadmissibles.

**(3) Notes découlant de la conversation avec V. Stevens**

**(a) La preuve était-elle disponible au moment de l'audience en révision?**

[53] Il semble que les notes de l'appelant provenant de la conversation qu'il a eue avec V. Stevens, un employé de Fundy Traffic qui l'a informé que la compagnie n'assurait pas de liens téléphoniques avec le terminal méthanier, ont été prises le 8 août 2022. Cette date est postérieure au 10 mai 2022, jour de l'audience. Le comité d'appel doit déterminer si l'appelant tente ici de présenter des éléments de preuve qu'il n'aurait pu obtenir avant la clôture de l'audience du 10 mai 2022, même en agissant en toute diligence.

[54] Le comité estime que malgré le fait que les notes de l'appelant soient postérieures à l'audience, les renseignements qu'elles contiennent auraient pu être obtenus avant celle-ci. Il convient de noter que l'appelant admet que ces éléments de preuve figurent déjà au dossier. Dans ses observations, l'appelant affirme que [TRADUCTION] « [l]es renseignements étaient disponibles et ont été transmis au moment de l'audience, mais la conseillère ne les a pas utilisés correctement dans sa décision. Ils confirmeront à nouveau le rôle de Fundy Traffic ».

[55] Il appert que l'appelant désire soumettre la preuve de son appel avec M<sup>me</sup> Stevens afin de corroborer davantage les éléments de preuve qui, selon lui, figuraient déjà au dossier de première instance, mais que la conseillère en révision n'a pas utilisés adéquatement dans sa décision. Le comité d'appel est d'avis que les éléments de preuve fournis par V. Stevens auraient pu être obtenus auprès d'elle avant l'audience, et que M<sup>me</sup> Stevens aurait pu être appelée à témoigner dans le cadre de l'audience.

**(b) La preuve est-elle nécessaire aux fins de l'appel?**

[56] Selon l'appelant, la preuve est nécessaire, car elle démontre que la conseillère du Tribunal a erré en concluant au paragraphe 49 de sa décision 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) ».

[57] Le comité d'appel estime que cette preuve n'est pas nécessaire puisque selon les propres observations de l'appelant, la conseillère en révision était au courant de la question relative à l'absence d'un service téléphonique entre Fundy Traffic et le terminal de GNL. En fait, l'affirmation voulant que la conseillère n'ait pas utilisé cette preuve adéquatement pourrait plutôt potentiellement constituer un motif d'appel.

[58] Ainsi, le comité d'appel considère que les renseignements contenus dans les notes de l'appelant prises lors de sa conversation avec V. Stevens étaient disponibles au moment de l'audience. Le comité estime également que ces éléments de preuve ne sont pas nécessaires aux fins de l'appel. Conséquemment, le comité conclut que cette nouvelle preuve est inadmissible.

**(4) Échange de textos avec M. Rogers**

**(a) La preuve était-elle disponible au moment de l'audience en révision?**

[59] L'appelant soutient que le message texte de M. Rogers prouve que le moteur du *Bayliner* tournait le jour de l'incident en cause dans cette affaire. Aux dires de l'appelant, il n'a pas présenté la preuve au cours de l'audience parce qu'il ne savait pas que cela deviendrait un enjeu, avant d'entendre le témoignage de M. Ugarte.

[60] Le comité d'appel rejette l'argument de l'intimé selon lequel le message texte était disponible lors de l'audience en révision puisque l'échange que l'appelant a eu avec M. Rogers est survenu après l'audience du 10 mai 2022. Bien que cet échange de textos soit postérieur à l'audience, les renseignements contenus dans le message texte litigieux auraient pu être obtenus avant la fin de l'audience.

[61] Il convient de noter que dans le cadre de l'audience en révision, l'appelant a déposé en preuve un échange de textos avec Mark Rogers (voir la pièce 27). De toute évidence, l'appelant avait communiqué avec M. Rogers avant l'audience au sujet d'autres éléments de preuve qu'il avait l'intention de soumettre à la conseillère du Tribunal. Le comité a déjà établi que l'audience en appel n'est pas une occasion de présenter des éléments de preuve ou des arguments qui auraient pu être soumis en première instance. Conformément à la jurisprudence, le comité d'appel doit déterminer si l'appelant, en faisant preuve de diligence raisonnable, aurait pu obtenir la preuve du message texte de M. Rogers avant la fin de l'audience du 10 mai 2022.

[62] Le comité d'appel estime que s'il avait agi avec diligence avant la clôture de l'audience en révision, l'appelant aurait pu communiquer avec M. Rogers pour obtenir la preuve qu'il demande en l'espèce de pouvoir présenter afin de contredire le témoignage qu'a livré M. Ugarte au cours de l'audience. Par ailleurs, si l'appelant n'avait pas été en mesure de joindre M. Rogers le jour de l'audience, il aurait pu demander l'ajournement de celle-ci le 10 mai 2022 après que le ministre eut déclaré sa preuve close, afin de communiquer avec M. Rogers avant de présenter ses preuves et ses arguments devant la conseillère du Tribunal. Il est à noter que pendant l'audience en révision, la conseillère a offert à l'appelant d'en prononcer l'ajournement.

**(b) La preuve est-elle nécessaire aux fins de l'appel?**

[63] L'appelant soutient que cette preuve est nécessaire aux fins de l'appel, du fait qu'elle contredit le témoignage de M. Ugarte et démontre que le *Bayliner* a effectivement créé un risque en introduisant une source de chaleur potentielle dans les zones d'exclusion permanente. L'appelant affirme en outre que la conseillère du Tribunal a utilisé ce fait erroné contre lui au paragraphe 31 de sa décision, lequel se lit comme suit :

[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.

[64] Comme indiqué précédemment, le comité d'appel a déterminé que la conseillère en révision a conclu que l'appelant avait contrevenu au paragraphe 109(2) de la *LMC 2001* parce qu'il n'avait pas demandé d'autorisation préalable au terminal méthanier avant de pénétrer dans la zone d'exclusion permanente. Le paragraphe 31 réitère la conclusion de la conseillère selon laquelle l'appelant ne pouvait pas se fier à la présence du *Bayliner* pour déduire qu'il n'y avait pas de danger, et qu'il avait l'obligation d'obtenir la permission du terminal de GNL avant d'entrer dans les zones d'exclusion. Le fait que le moteur du *Bayliner* fonctionnait ou non au moment où l'appelant est entré dans la zone n'aide en rien à déterminer si ce dernier avait demandé la permission de pénétrer dans la zone d'exclusion permanente. Cette preuve n'aurait pas eu d'incidence sur le résultat de l'audience en révision et n'est donc pas nécessaire aux fins de l'appel.

[65] Le comité d'appel estime que l'échange de messages textes avec M. Rogers était disponible au moment de l'audience, et considère par ailleurs que cette preuve n'est pas

nécessaire aux fins de l'appel. Par conséquent, le comité conclut que cette preuve est inadmissible.

### **III. DÉCISION**

[66] Conformément à l'article 14 de la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada*, la demande de dépôt de nouveaux éléments de preuve de l'appelant est rejetée.

Le 14 mars 2023

(Original signé)

Motifs de la décision : Jacqueline Penney, c.r., conseillère président l'audience  
Y souscrivent : Steven Neatt, conseiller  
Yves Villemaire, conseiller

Représentants des parties

Pour le ministre : Martin Forget  
Pour l'appelant : S'est représenté lui-même