

**TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE**

ENTRE :

**Ministre des Transports**, requérant(e)

- et -

**James Peter Soden**, intimé(e)

**LÉGISLATION:**

*Loi sur l'aéronautique*, L.R.C. 1985, ch. A-2, art. 7.3(3), 7.9(3)b

*Ordonnance sur les comptes rendus de position de vols IFR (Ordonnance sur la navigation aérienne, série V, n°11)*, art. 5(1)a

**Sanction, Pouvoir du TAC de modifier, Poids des allégations non assermentées, Enregistrement, Aérodrome non contrôlé, Comptes rendus lors du départ**

---

**Décision à la suite d'une révision  
Orville Pulsifer**

---

**Décision : le 25 janvier 1995**

**TRADUCTION**

*Je statue que James Peter Soden a bel et bien contrevenu au paragraphe 7.3(3) de la Loi sur l'aéronautique, tel que l'allègue le ministre, mais je réduis le montant de l'amende à 1 \$.*

**L'audience en révision** relative à l'affaire en rubrique a eu lieu le lundi 9 janvier 1995 à 13 h, dans les locaux du service de l'immunité de Moncton, dans la ville de Moncton (Nouveau-Brunswick).

L'AVIS D'AMENDE POUR CONTRAVENTION allègue que James Peter Soden a contrevenu au paragraphe 7.3(3) de la *Loi sur l'aéronautique* comme suit :

« À savoir que le 17 mai 1994 ou vers cette date, à l'aéroport de Moncton situé à Dieppe dans la province du Nouveau-Brunswick, vous [James Peter Soden], alors que vous étiez commandant de bord d'un aéronef, à savoir un Convair 580 identifié comme étant le Kelowna Flight Craft Flight KFA 588, devant décoller de

l'aéroport de Moncton, avez négligé de signaler, en utilisant la fréquence appropriée, la procédure de départ que vous comptiez appliquer et vos intentions avant de vous engager sur la piste ou d'aligner l'aéronef sur la piste de décollage, contrevenant ainsi à l'alinéa 5(1)a) de l'Ordonnance sur la navigation aérienne, série V n° 11, et commettant ainsi une infraction aux termes du paragraphe 7.3(3) de la Loi sur l'aéronautique, L.R.C. 1985 ch. A-2 telle que modifiée. »

## **HISTORIQUE**

Vers 4 h, heure locale, le Flightcraft 588 était dans le secteur de la position 2 (pièce à conviction M-1) à l'aéroport de Moncton, et a demandé une autorisation de la station d'information de vol (F.S.S.) pour St. John's (Terre-Neuve), la tour de l'aéroport de Moncton étant fermée depuis minuit.

Le service d'information de vol de Moncton est situé à l'extrémité ouest des bâtiments indiqués à la position 1, de sorte qu'il était impossible d'établir un contact visuel entre le service d'information de vol et le Flightcraft 588.

Voici la transcription des enregistrements « compressés » de l'incident allégué. Les communications ont été entamées par l'aéronef :

(traduction)

« KFA588 Moncton Radio, ici Flightcraft 588, je demande une autorisation pour St. John's.

FSS Flightcraft 588, ici Moncton Radio, êtes-vous prêt pour le roulage au sol maintenant?

KFA588 Euh, nous serons prêts dans deux minutes environ

FSS Roger, avisez-nous quand vous serez prêts pour le roulage - Je demande pour vous la piste 11 »

D'après la transcription et l'enregistrement « compressé », (pièces M-3 et M-4, respectivement), il y a eu d'autre trafic sur cette fréquence. L'enregistrement signale aussi une conversation entre la FSS et le Centre de Moncton pendant que l'opérateur de la FSS prenait les dispositions en vue d'obtenir pour le vol 588 l'autorisation pour St. John's.

La transcription indique que la FSS et le vol 588 ont ensuite eu la communication directe suivante :

(traduction)

« KFA588 Moncton Radio, ici Flightcraft 588 en position sur la piste 11, rien de neuf avec l'autorisation?

FSS Flightcraft 588, la piste est la piste préférentielle, vents de 070, 5 à 10, altimètre 2982, j'ai votre autorisation pour un décollage de la piste 11.

KFA588 O.K., Allez-y

FSS L'ATC autorise Flightcraft 588 à décoller à destination de l'aéroport de St. John's via direct Charlottetown direct, volez au niveau 210 squawk 6737

KFA588 588, euh, autorisé pour St. John's Moncton direct Charlottetown direct, voler au niveau 210 6737

FSS Votre collationnement est correct, il est 0757, avisez-nous quand vous roulez et, euh, pour votre gouverne, vous n'êtes pas censé rouler au sol jusqu'au secteur de manoeuvre sans avoir contacté l'unité au sol.

KFA588 588

FSS (Illisible) Si la piste était en activité, vous ne l'auriez pas su.

KFA588 Ah, c'est vrai.

KFA588 Air Radio, 588 roule.

Inconnu Ouais

Inconnu Ouais

FSS 588 est parti de???? TT 59 merci

FSS KFA588 contactez 124,4

KFA588 588, passons sur 24,4 à la prochaine.

FSS (à l'ACC) pourriez-vous dire au Flightcraft 588 de m'appeler sur 26,7?

ACC Ouais, je lui fais le message.

KFA588 Radio Flightcraft 588 26,7

FSS Flightcraft 588, Moncton Radio, euh, nous voulons seulement vous dire que vous avez contrevenu à l'Ordonnance sur la navigation aérienne, cinq, numéro onze, car vous avez roulé au sol jusqu'à votre position sans en avoir été avisé et, euh, je veux seulement vous avertir, mais j'ai besoin de votre nom et de votre numéro de licence.

FSS Flightcraft 588, est-ce que vous entendez?

KFA 588 Moncton Flightcraft 588, pourriez-vous me lire l'Ordonnance sur la navigation aérienne, s'il-vous-plaît?

FSS Ce qui est certain, c'est qu'elle traite des comptes rendus au moment du départ en IFR. OK, elle s'intitule Ordonnance sur les comptes rendus de position des vols IFR et parle des comptes rendus au moment du départ; si vous désirez décoller d'un aéroport non contrôlé, vous devez signaler, en utilisant la fréquence appropriée, la procédure de départ que vous comptez utiliser et vos intentions avant de vous engager sur la piste.

KFA588 Nous vous avons dit que nous roulions au sol pour prendre position sur la piste 11 lorsque nous avons quitté l'aire de trafic, monsieur.

FSS Au départ, vous avez appelé et vous n'étiez pas prêt pour le roulage; je vous ai dit de nous faire savoir lorsque vous seriez prêt pour le roulage et vous avez dit que vous le feriez. et j'ai dit que je m'occuperais de mettre votre? en attente? et vous vous êtes rendu là sans avoir obtenu l'avis initial.

KFA588 Je viens de parler avec le premier officier, et il m'a dit qu'il avait appelé et qu'il avait dit qu'il roulait vers la piste 11 lorsque nous avons quitté l'aire de trafic.

FSS O.K. Donc, si les choses se sont passées comme cela, je ferai copier les enregistrements et je demanderai à mon gestionnaire de les étudier; entre temps, j'ai toujours besoin de votre nom et de votre numéro de licence.

KFA588 Bien, vous devriez peut-être me donner les vôtres aussi, je suppose.

FSS Commencez par les vôtres.

KFA588 Jim Soden A101964

FSS Euh, pourriez-vous épeler le nom de famille, s'il-vous-plaît?

KFA588 Sierra Oscar Delta Echo November

FSS Merci beaucoup, je m'appelle Truman Tremblay.

KFA588 Êtes-vous celui avec qui ils ont eu des problèmes l'autre nuit?

FSS Euh, je ne sais pas de quoi vous voulez parler.

KFA588 L'autre équipage a mentionné qu'il avait eu quelques problèmes à Moncton, étiez-vous là à ce moment?

FSS Euh, je ne m'en souviens pas »

L'autre document important relatif à la présente audience en révision est un mémoire écrit présenté par M. James P. Soden au Tribunal de l'aviation civile, daté du 22 décembre 1994 et annexé comme pièce D-1. M. Soden écrit :

(traduction)

« En réponse à l'accusation d'infraction mettant en cause le KFA588 le 17 mai 1994, je signale respectueusement les points suivants.

L'ONA en question, à savoir l'ORDONNANCE SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE, série V n° 11, dit notamment que le pilote commandant de bord qui a l'intention de décoller d'un aérodrome non contrôlé signale, en utilisant la fréquence appropriée, la procédure de départ qu'il compte appliquer et ses intentions avant de s'engager sur la piste ou de s'aligner sur la piste de décollage.

Premièrement, l'opérateur M.F. connaissait nos intentions puisqu'il nous a indiqué la piste à utiliser, comme on peut l'entendre sur l'enregistrement.

Ensuite, je suggère que la transcription soit modifiée à plusieurs endroits. Par exemple, à la page trois, on devrait lire (traduction) « prendre position sur la 11 ». Cela serait mis en évidence par la déclaration de l'opérateur radio, dans le RAPPORT D'INFRACTION, voulant qu'il nous ait donné l'avis de départ et l'autorisation au moment où nous avons quitté la voie de circulation C. Donc, nous avons effectivement toute l'information pertinente exigée par l'ONA « avant d'aligner l'aéronef sur la piste de décollage. » J'énonce cette position à la page quatre de la transcription, mais encore là avec une correction, (traduction) « lorsque nous avons commencé le roulage au sol à partir de l'aire de trafic. »

Je soutiens que nous nous sommes conformés en tous points à l'ONA et qu'il n'y a effectivement aucune preuve du contraire; le rapport d'infraction le précise d'ailleurs.

Quant à la discussion à la page cinq, à savoir si l'opérateur était celui avec qui on avait eu des « problèmes l'autre nuit », sa déclaration n'était rien d'autre qu'un mensonge éhonté puisque l'équipage en question était formé de Brian Holmes et de moi-même. J'ai vérifié mes dossiers dès mon retour à St. John's, et j'ai confirmé le nom de l'opérateur. Brian a fait un appel interurbain de St. John's le matin où le problème a eu lieu; les dossiers du téléphone et les carnets corroborent ma position.

Je voudrais signaler, aux fins du dossier, que je trouve ces mesures injustes puisque le RAPPORT D'INFRACTION lui-même m'exonère de toute allégation. Je ne comprends pas pourquoi TRANSPORTS CANADA n'a pas mis un terme à ces démarches, mais je puis affirmer qu'à mon avis, elles ont fait suite à notre refus d'accéder aux demandes du personnel de la FSS qui voulait « resquiller ».

Veillez agréer l'expression de mes meilleurs sentiments,

James P. Soden

A101964 »

L'événement est relaté de la façon suivante dans le rapport d'infraction :

(traduction)

« KFA588 a d'abord appelé pour demander l'autorisation. J'ai demandé s'il était prêt pour le roulage au sol. Il a répondu qu'il serait prêt dans une ou deux minutes. Je lui ai alors dit de m'aviser lorsqu'il serait prêt pour le roulage, et que j'allais demander une autorisation pour lui. Après ce contact, j'ai fait décoller un autre aéronef. Tout de suite après, j'ai regardé par la fenêtre et j'ai remarqué que le KFA588 avait parcouru la voie de circulation C et tournait pour s'engager sur la piste. J'ai alors donné au KFA588 l'avis de départ et l'autorisation, après quoi je l'ai informé qu'il ne pouvait pas faire le roulage au sol vers l'aire de manoeuvre sans m'en informer. Il a répondu en disant « c'est vrai » après le départ. J'ai demandé à ZQM de dire au KFA588 de m'appeler sur la fréquence 126,7. Il m'a appelé, je l'ai informé de son infraction et j'ai obtenu le nom et le numéro de licence du pilote. Il a ensuite répliqué en faisant une remarque déplacée à ZQM. »

D'après le rapport d'infraction, les conditions météorologiques au moment de l'incident ne posaient pas de problème.

## DÉCISION

À mon avis, je dois rendre deux décisions dans ce jugement.

1. Y a-t-il eu infraction et, le cas échéant, quelles en sont les implications?
2. Quel poids faut-il donner au mémoire de M. Soden?

**À mon avis, l'examen de ces questions doit déboucher sur les conclusions suivantes :**

1.1 a) **Il y a eu infraction**, ne serait-ce que d'après l'interprétation stricte du libellé de l'Ordonnance sur la navigation aérienne, on en a fait la preuve dans l'enregistrement et dans les témoignages assermentés. Même en tenant compte du mémoire écrit de M. Soden, je ne puis arriver à une autre conclusion.

Au paragraphe trois de son mémoire, M. Soden affirme (traduction) « l'opérateur M.F. connaissait nos intentions puisqu'il nous a indiqué la piste à utiliser, comme on peut l'entendre sur l'enregistrement. »

Toutefois, d'après ce que je comprends de la transcription présentée, l'opérateur a peut-être indiqué la piste qu'il fallait utiliser, mais il n'a pas donné spécifiquement une autorisation

d'emprunter cette piste. (transcription page 2, ligne 22: (traduction) « Roger, avisez-nous quand vous serez prêts pour le roulage - Je demande pour vous la piste 11 »)

Il reste que plusieurs faits concomitants et pertinents s'appliquent :

b) L'infraction alléguée a eu lieu vers 4 h du matin. À cette heure, le trafic consistait en un seul autre aéronef, qui se trouvait quelque part dans la zone de contrôle, ou peut-être au-delà de celle-ci, lorsque le KFA588 est arrivé à l'intersection de la voie de circulation C et de la piste 11. Cela n'est pas précisé. Quoi qu'il en soit, les circonstances changent effectivement quelque chose à une affaire. S'il n'en était pas ainsi, Logan Field à Boston, ou Pearson, à Toronto, devrait avoir les mêmes règlements de fonctionnement que l'aéroport de l'Ancienne-Lorette à Québec. Bien entendu, ils ont des règlements qui diffèrent.

c) L'enregistrement sur lequel s'articule la preuve du ministre est un enregistrement « compressé ». Autrement dit, l'opérateur d'information de vol, M. Tremblay, n'a aucun moyen pour corroborer, sauf par son propre témoignage, **à quel endroit** exact se trouvait l'aéronef par rapport à ce qu'on disait à un moment donné. Il a entendu un bruit qui l'a amené à se rendre à un endroit d'où il pouvait établir une vérification visuelle. Bref, il n'est pas possible d'établir une relation directe entre le temps et la distance dans la preuve présentée. La bande n'est pas un enregistrement en « temps réel ».

d) Quoi qu'il en soit, on pourrait invoquer que l'aéronef **n'aurait pas dû** se déplacer ou bouger de sa position originale. Donc, comment a-t-il pu se rendre à la piste 11 sans autorisation apparente?

L'hypothèse la plus vraisemblable semble être qu'il se soit simplement déplacé sans en avoir reçu l'autorisation, ce qui est possible. À 4 h du matin, dans un aéroport « non contrôlé », alors qu'il n'y avait qu'un autre aéronef déjà en vol, lequel n'était peut-être même pas dans la zone de contrôle, et que le service d'information de vol ne pouvait pas établir de contact visuel, il est plausible que le commandant ait décidé d'entreprendre des manoeuvres en se disant qu'avec son premier officier, il était le mieux placé pour voir les limites du terrain.

On peut s'interroger à savoir si le premier officier a communiqué ou non avec la FSS de Moncton (comme l'indique M. Soden dans son mémoire). On peut supposer, du seul fait que la bande ne renferme pas cette information, qu'il n'a pas appelé. Mais on peut aussi comprendre qu'il s'agit d'un enregistrement « compressé ». Le degré de « compression » n'est pas précisé. On peut supposer qu'il était de 10 p. 100 à un endroit et de 1 000 p. 100 ailleurs, ou même qu'il était nul.

1.2 a) À supposer qu'une infraction ait bel et bien été commise, je statue qu'elle ne peut découler que de l'interprétation stricte du libellé. **Dans ces circonstances, l'amende ne peut être que minime.**

Il était environ 4 h du matin, et il ne se passait rien d'inhabituel. Tout au plus, y avait-il un autre aéronef dans toute la zone de contrôle. Apparemment, aucun autre aéronef ne roulait au sol à l'aéroport de Moncton à ce moment-là. D'après la preuve présentée, l'opérateur de la FSS avait

des repères visuels de seulement 5 à 10 p. 100 à l'extérieur lorsqu'il était assis à son poste de travail normal.

b) pour Transports Canada et, par conséquent, pour tout le trafic se trouvant à l'intérieur de la zone à ce moment-là, l'aéroport de Moncton était considéré à cette heure comme étant un aéroport « non contrôlé ».

On pourrait invoquer que l'« infraction » était attribuable autant au ministre et à ses employés qu'au capitaine du KFA588. Le fait d'essayer de « contrôler » un aéroport non contrôlé à 4 h du matin, alors qu'on a une visibilité de 5 à 10 p. 100 seulement, et qu'on réagit au bruit d'un aéronef qui passe à côté de la fenêtre, correspond difficilement à ce qu'on pourrait appeler une procédure normale. Du moins, s'il s'agit d'une façon de procéder normale, il ne devrait pas en être ainsi.

De plus, d'après ce que je comprends de la transcription, j'estime que l'opérateur de la FSS ne voulait au départ qu'avertir le KFA588 qu'il venait de commettre une infraction : (traduction) « Votre collationnement est correct, il est 0757, avisez-nous quand vous roulez et, euh, pour votre gouverne, vous n'êtes pas censé rouler au sol jusqu'au secteur de manoeuvre sans avoir contacté l'unité au sol. »

La ponctuation de la retranscription présentée par les agents du ministre est inexacte. Toutefois, après avoir écouté la bande proprement dite, je suis encore plus persuadé que l'opérateur a attendu (j'ignore s'il a attendu quelques secondes ou quelques minutes, étant donné que la bande présentée était « compressée ») avant de décider d'accuser le capitaine de l'aéronef d'avoir commis une infraction. Sa décision ultérieure de déclarer qu'il y avait eu infraction n'est peut-être survenue qu'après des consultations avec des tiers, après le fait. Il est impossible de déterminer ce qu'il en a été vraiment.

Il est certain que le ton et les formulations qu'il a employés au moment de l'incident, ou même au début des manoeuvres de décollage, ne semblaient dénoter aucune urgence particulière; on aurait dit plutôt qu'il voulait donner des conseils utiles et sages qui pourraient servir à l'avenir. Dans les faits, la communication en provenance de la FSS et de l'aéronef semblait, sans être cordiale, se faire sur un ton neutre dépourvu d'émotivité.

2.1 Le poids qu'il faut accorder au mémoire présenté par M. Soden le 22 décembre 1994.

Il allègue que les employés de Transports Canada ont carrément menti.

Il allègue de plus que, dans les faits, les employés de Transports Canada ont exercé une forme de chantage. (traduction) « Je ne comprends pas pourquoi TRANSPORTS CANADA n'a pas mis un terme à ces démarches, mais je puis affirmer qu'à mon avis, elles ont fait suite à notre refus d'accéder aux demandes du personnel de la FSS qui voulait « resquiller » »

Ces allégations ne sont pas sans conséquences, bien qu'elles n'aient pas été présentées en preuve sous serment.



Si M. Soden avait avancé des preuves qui mettaient en cause la crédibilité de Transports Canada, j'aurais été obligé de prendre les décisions qui s'imposaient à cet égard, mais ce n'est pas le cas.

Au paragraphe six de son mémoire, M. Soden déclare : (traduction) « Quant à la discussion à la page cinq, à savoir si l'opérateur était celui avec qui on avait eu des « problèmes l'autre nuit », sa déclaration n'était rien d'autre qu'un mensonge éhonté puisque l'équipage en question était formé de Brian Holmes et de moi-même. J'ai vérifié mes dossiers dès mon retour à St. John's, et j'ai confirmé le nom de l'opérateur. Brian a fait un appel interurbain de St. John's le matin où le problème a eu lieu; les dossiers du téléphone et les carnets corroborent ma position. »

Malheureusement, M. Soden ne présente aucune preuve à l'appui de son allégation. Qui est M. Holmes? À qui a-t-il fait un appel interurbain? De quoi traitait cet appel? De quels dossiers du téléphone parle-t-il? De quels carnets parle-t-il? Quelles sont les inscriptions dont il parle? Tout cela suscite des interrogations.

Pour ces motifs, j'estime que le mémoire de M. Soden peut tout au plus être considéré comme étant une opinion personnelle. Si cette déclaration avait été assermentée ou si elle avait renfermé un témoignage sous serment de M. Holmes ou même des réimpressions des inscriptions attestées conformes, les choses auraient pu être différentes. Mais on n'a rien présenté de la sorte.

Par ailleurs, vu le témoignage des agents de Transports Canada, qui étaient dûment assermentés, et compte tenu de l'admission directe par le KFA588, à savoir que si la piste était en activité, (traduction) « vous ne l'auriez pas su » (transcription, page 3, lignes 25, 26 et 27), je ne puis que décider en faveur du ministre.

La nature de l'incident et le ton sur lequel les communications se sont déroulées m'incitent à croire qu'au moment de l'incident, M. Tremblay avait décidé qu'un avertissement suffisait. Il semble que l'affaire ait pris des proportions plus grandes par la suite.

***Je statue que James Peter Soden a bel et bien contrevenu au paragraphe 7.3(3) de la Loi sur l'aéronautique, tel que l'allègue le ministre, mais je réduis le montant de l'amende à 1 \$.***

Orville Pulsifer  
Conseiller  
Tribunal de l'aviation civile