

TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE

ENTRE :

Ministre des Transports, requérant(e)

- et -

James Jeffrey Rowan, intimé(e)

LÉGISLATION:

Loi sur l'aéronautique, L.R.C. 1985, c. A-2, art. 7.7, 37

Règlement de l'aviation canadien, DORS/96-433, art. 602.31(1)b)

Preuves, Ouï-dire, Autorisation du contrôle de la circulation aérienne

Décision à la suite d'une révision
Allister W. Ogilvie

Décision : le 10 novembre 1997

TRADUCTION

Le ministre n'a pas démontré, selon la prépondérance des probabilités, que le commandant de bord de l'aéronef 4610 ne s'est pas conformé à l'autorisation du contrôle de la circulation aérienne qu'il a reçue et acceptée. Par conséquent, les faits reprochés sont rejetés.

Une audience en révision relative à l'affaire en rubrique a été tenue le mercredi 22 octobre 1997 à 10 h à la Cour fédérale du Canada à Fredericton (Nouveau-Brunswick).

HISTORIQUE

Le 12 février 1997, le vol 4610 d'Air Canada s'est dirigé de Fredericton à Saint John, au Nouveau-Brunswick. Au départ de Fredericton, le vol 4610 a reçu une autorisation de départ Capital City Two. Le ministre a prétendu que le vol 4610 ne s'est pas conformé aux directives de départ. Les faits reprochés constituent le fondement de l'Avis d'amende pour contravention qui se lit en partie comme suit :

En vertu de l'article 7.7 de la *Loi sur l'aéronautique*, le ministre des Transports a décidé de vous imposer une amende parce que vous avez contrevenu à la disposition suivante :

L'alinéa 602.31(1)b) du *Règlement de l'aviation canadien* en ce sens que vers 1500 UTC, le ou vers le 12 février 1997, alors que vous étiez commandant de bord d'un aéronef, soit un aéronef DC-9 portant les marques d'immatriculation canadienne C-FTLS, à savoir le vol 4610 d'Air Canada, vous ne vous êtes pas conformé à l'autorisation du contrôle de la circulation aérienne que vous aviez reçue et acceptée étant donné qu'après avoir quitté la piste 15 de Fredericton (Nouveau-Brunswick), vous n'avez pas suivi les directives de départ normalisé aux instruments (vecteur) Capital City Two et avez par conséquent contrevenu au paragraphe 7.6(2) de la *Loi sur l'aéronautique*, L.R., ch. A-3, a.1.

LA PREUVE

Le ministre a appelé M. Gary Olson, responsable de la station d'information de vol Nav Canada de Fredericton et qui était de service le 12 février 1997. M. Olson a fait la bande radio compressée des transmissions envoyées et reçues par la station d'information de vol de Fredericton au moment en question. La bande compressée a été versée au dossier comme pièce M-1 et jouée à l'audience. Une transcription de la bande constitue la pièce M-2. Elles ont été présentées comme preuve à l'appui de l'autorisation de départ Capital City Two reçue et acceptée par l'aéronef 4610.

La pièce M-5 est une lettre d'Air Canada à M. Moffat de Transports Canada déclarant que le commandant Rowan était commandant de bord du vol 4610 le 12 février 1997. La lettre s'accompagne d'un extrait du carnet de route confirmant la présence du commandant de bord Rowan.

M. Gordon Richards a été spécialiste de la station d'information de vol de Fredericton pendant neuf ans. Il était de service le 12 février 1997. Il était chargé de donner les autorisations de départ des aéronefs. Il a confirmé avoir écouté la bande compressée et y avoir reconnu sa voix. Il a témoigné que le pilote de l'aéronef 4610 avait reçu et accepté le départ Capital City Two.

En contre-interrogatoire, M. Richards a admis qu'il avait écouté la bande pour se rafraîchir la mémoire et qu'il ne se souvenait de rien d'autre que ce qui était sur la bande.

M. Robert Loring, un contrôleur de la circulation aérienne comptant de nombreuses années d'expérience, était superviseur au centre de Moncton au moment de l'incident.

Un rapport d'événement traitant de l'incident (pièce M-7) a été déposé par M. Loring. Il a affirmé que le rapport avait été rédigé par W. Dunnett qu'il a présenté comme le gestionnaire de postes à Moncton. Essentiellement, le rapport faisait état de la non-conformité de l'aéronef 4610 au départ normalisé aux instruments. M. Loring a déclaré qu'il incombait à M. Dunnett, à titre de gestionnaires de postes, de rédiger le rapport.

Un exemplaire du départ Capital City Two a été déposé par M. Loring en guise de pièce M-8. La partie saillante a été versée au dossier. M. Loring a confirmé que la manœuvre était un vecteur SID. J'accepte qu'un homme d'expérience en contrôle de la circulation aérienne (ATC) tel que M. Loring puisse identifier la manœuvre SID en question.

M. Loring a confirmé que le contrôleur subalterne l'avait avisé de l'incident. Il incombait alors à M. Loring de faire figurer l'incident au registre de l'unité puisque la procédure ne permet pas au contrôleur de le faire. La remarque sur l'incident a été versée au dossier (pièce M-9) dans les termes suivants :

AC4610 DC9 FC–SJ Départ Capital City 2 SID – a suivi le SID jusqu'à l'interception de la voie aérienne et a poursuivi sa course – Pas de circulation en cause. Situation discutée avec le pilote qui s'est par la suite excusé de son erreur.

La remarque porte les initiales de M. Loring.

M. Loring a admis qu'il ne pouvait se rappeler quel contrôleur lui avait communiqué l'information et a de plus déclaré qu'il n'avait pas personnellement eu connaissance de l'incident.

M. Paul Bennett a été appelé à témoigner. Il était inspecteur chez Transports Canada dans le domaine de l'aviation commerciale et d'affaires. Il était qualifié pour effectuer les tests de vol aux instruments et à ce titre, le *Manuel de vol aux instruments*[\[1\]](#) lui était familier. Un extrait du manuel a été présenté en guise de pièce M-10. Le texte versé au dossier se lit comme suit :

C. Départs normalisés aux instruments (SID)

À certains aéroports, une autorisation de départ IFR peut comprendre une autorisation de départ codée connue sous le nom de départ normalisé aux instruments (SID). Les SID sont publiés dans le *Canada Air Pilot* en tant que SID DE NAVIGATION DU PILOTE, lorsque le pilote doit utiliser la carte comme référence pour la navigation jusqu'à la phase en route, ou comme SID de GUIDAGE, lorsque l'ATC fournit le guidage de navigation radar jusqu'à une route prévue au plan de vol ou assignée, ou jusqu'à un repère illustré sur la carte.

(Nous soulignons)

L'avocat du commandant Rowan a choisi de ne pas appeler de témoin au nom du commandant. Toutefois, des pièces ont été présentées. L'agent chargé de présenter le cas au nom du ministre ne s'est pas objecté aux pièces présentées. Au fil du temps, l'avocat du commandant Rowan avait écrit cinq lettres à Transports Canada en mai et octobre 1997, demandant la divulgation de certains documents, notamment de la bande du centre de contrôle régional, des bandes qui pourraient faire état de la communication entre le pilote et le contrôleur, un tracé radar de la région et le nom du contrôleur subalterne responsable de la surveillance de l'aéronef 4610.

Par télécopie du 8 octobre 1997 (pièce D-5), le ministre a déclaré que les bandes du centre de Moncton et les transcriptions concernant le vol 4610 du 12 février 1997 n'étaient pas disponibles,

qu'un exemplaire du tracé du radar ne l'était pas non plus et a finalement refusé de dévoiler le nom du contrôleur.

On a versé au dossier une copie de la version SID d'Air Canada (pièce D-7). Tous ces documents constituent la preuve présentée par l'avocat du commandant Rowan.

OBSERVATIONS

Le ministre a prétendu que la preuve présentée indiquait, selon la prépondérance des probabilités, que le commandant Rowan ne s'était pas conformé à l'autorisation qu'il avait reçue et acceptée puisqu'il n'avait pas maintenu un cap de 040° mais avait effectué un virage et franchi la voie aérienne sans autorisation.

M. Tataryn a fait valoir que tous les éléments de l'infraction avaient été établis. On a démontré que le commandant Rowan pilotait le vol 4610. Il a reçu et accepté une autorisation de départ Capital City Two (vecteur SID), mais il n'a pas maintenu le cap prescrit.

L'avocat du commandant Rowan a présenté des observations élaborées sur trois points principaux :

- premièrement, il a prétendu que le ministre n'avait pas établi l'infraction. Ceci, selon M. Fenn, parce qu'il n'y avait pas de preuve que le commandant n'avait pas maintenu le cap. Il a prétendu qu'il y avait une faille dans la preuve concernant ce qui s'était passé après que l'aéronef ait tourné vers le cap de 040°. Le ministre n'a pas établi sa charge; par conséquent, il n'y a pas d'infraction;
- deuxièmement, si le ministre avait établi sa preuve, Transports Canada avait la responsabilité de remettre l'aéronef sur la bonne voie, ce qui ne s'est pas produit;
- troisièmement, le présumé contrevenant avait le droit de connaître la cause qu'il affrontait. À cet égard, la loi s'appliquant à la décision de Stinchcombe^[2] impose fortement au ministre la responsabilité de faire enquête sur l'incident et de partager les résultats de l'enquête. Il a prétendu que cela n'avait pas été fait et que la preuve qui aurait pu ou dû être disponible ne l'était pas. Par conséquent, les droits du présumé contrevenant à la justice fondamentale en regard de la Charte ont été violés, en vertu de quoi, les faits reprochés doivent être rejetés.

DISCUSSION/LOI

L'alinéa 602.31(1)b) du *Règlement de l'aviation canadien* stipule :

602.31(1) Sous réserve du paragraphe (3), le commandant de bord d'un aéronef doit :

(...)

b) se conformer à toutes les autorisations du contrôle de la circulation aérienne qu'il reçoit et qu'il accepte, et :

(...)

Le ministre doit démontrer tous les éléments de l'infraction, selon la prépondérance des probabilités, pour établir sa cause. Dans les faits reprochés, il doit établir :

1. l'identité du commandant de bord de l'aéronef;
2. que le commandant de bord a reçu et accepté l'autorisation de la tour de contrôle; et
3. que le commandant de bord ne s'est pas conformé à l'autorisation reçue et acceptée.

Le paragraphe 602.31(1) du Règlement stipule « sous réserve du paragraphe (3) ». Le paragraphe (3) permet au commandant de bord de déroger à une autorisation du contrôle de la circulation aérienne dans certaines circonstances, pour effectuer une manœuvre d'évitement d'abordage, ce qui ne s'applique pas au cas présent.

Il est certain que le commandant James Rowan était commandant de bord de l'aéronef 4610 le 12 février 1997. La pièce M-5 le démontre, soit une lettre d'Air Canada à M. Moffat de Transports Canada reconnaissant le fait. L'extrait du carnet de route qui l'accompagne vient appuyer le fait.

La preuve démontrant que le commandant Rowan a reçu et accepté l'autorisation de la tour de contrôle se trouve dans la bande compressée et la transcription qui l'accompagne ainsi que dans le témoignage de M. Richards, le spécialiste qui a donné l'autorisation. Il a admis que la bande avait rafraîchi sa mémoire concernant l'incident.

L'avocat a contesté l'exactitude de la bande à cause de la façon dont elle est constituée et a émis des doutes sur la « propreté » de la bande avant son utilisation en regard de cette cause. M. Olson avait témoigné que la bande était neuve, bien qu'il ne l'ait pas fait jouer pour s'assurer qu'elle ne contenait rien.

Les points soulevés par l'avocat ne parviennent pas à me convaincre que la bande compressée est inappropriée ou souillée ni qu'elle n'a aucune valeur de preuve. M. Richards, dont la mémoire a été rafraîchie par la bande, a témoigné que l'aéronef 4610 avait reçu et accepté une autorisation. J'estime que le fait a été démontré.

On tente de démontrer le dernier élément, à savoir que le commandant de bord ne s'est pas conformé à l'autorisation reçue et approuvée, par la pièce M-7 du ministre, le rapport d'événement et la pièce M-9, soit l'extrait du registre de l'unité du contrôle de la circulation aérienne ainsi que par le témoignage du superviseur du centre de Moncton, M. Loring.

L'avocat du commandant Rowan s'est objecté à l'admissibilité de cette preuve, prétextant qu'elle se fonde sur le oui-dire.

Un texte tiré de *The Law of Evidence in Canada*^[3] explique la notion de oui-dire comme suit :

Les déclarations écrites ou orales ou toute autre forme de communication effectuée en dehors d'un témoignage dans le cadre de l'instance à laquelle elles se

rattachent, sont inadmissibles, si ces déclarations ou communications sont présentées comme faisant foi de leur véracité ou de leur contenu.

(Traduction)

Dans le cas présent, nous disposons d'un témoignage oral donné par le contrôleur subalterne, qui n'a pas témoigné dans le cadre même de cette instance, mais dont la déclaration est présentée par l'entremise de M. Loring pour démontrer que le commandant de bord ne s'est pas conformé. On peut voir que, par définition, la déclaration repose sur le oui-dire.

La règle de l'irrecevabilité des oui-dire démontre bien la règle de preuve juridique ou technique utilisée par les cours pour leur permettre de mieux exercer leur mandat. Cependant, ces règles ne servent pas nécessairement les fins d'un tribunal administratif.

Le fait est reconnu puisqu'il existe une dérogation aux règles juridiques et techniques prévue à l'article 37 de la *Loi sur l'aéronautique* qui stipule :

37. (1) Sous réserve du paragraphe (5), le Tribunal ou les conseillers ne sont pas liés par les règles juridiques ou techniques applicables en matière de preuve lors des audiences. Dans la mesure où les circonstances, l'équité et la justice naturelle le permettent, il leur appartient d'agir rapidement et sans formalités.

(...)

(5) Le Tribunal ou les conseillers ne peuvent recevoir ni admettre en preuve quelque élément protégé par le droit de la preuve et rendu, de ce fait, inadmissible en justice devant un tribunal judiciaire.

La dérogation aux règles de preuves juridiques ou techniques résulte du caractère procédural des règles de preuve. Il est évident, aux termes du paragraphe 33(3) de la *Loi sur l'aéronautique* que le Tribunal de l'aviation civile est responsable de sa propre procédure.

(3) Le Tribunal peut, avec l'aval du gouverneur en conseil, établir toute règle conforme à la présente loi pour régir ses activités et la procédure des affaires portées devant lui.

(Nous soulignons)

La preuve doit être considérée comme une question de procédure, comme le confirme *Hearings Before Administrative Tribunals*[\[4\]](#) :

La « preuve » est considérée, dans l'ensemble, comme une question de procédure. Elle constitue un aspect de la façon dont un individu applique ou met ses droits en pratique plutôt qu'un droit fondamental comme tel.^{1.2}

Comme je l'ai signalé à plusieurs reprises dans ce texte, les décideurs administratifs sont maîtres de la procédure qu'ils utilisent. Ils n'ont pas à faire les choses comme la cour le ferait. Conformément aux impératifs de la loi et à la justice naturelle, une agence possède le pouvoir de déterminer sa propre procédure. Il s'ensuit donc que si la preuve est une question de procédure, le pouvoir de l'agence à l'égard de sa preuve signifie qu'elle n'est pas liée par la règle juridique de la preuve.

^{1,2} *Wildman v. R.* (1984), 14 C.C.C. (3d) 321 (S.C.C.); *R. v. Bickford* (1990) 51 C.C.C. (3d) 181 (C.A.).

Une opinion semblable figure dans *Administrative Law in Canada*[\[5\]](#) où l'on peut lire :

Sauf dans les cas où le fait est expressément prescrit, les règles de preuve utilisées dans les instances à la cour ne s'appliquent pas aux audiences devant un tribunal administratif. Ceci provient en partie du fait que les conseillers aux tribunaux sont des profanes et ne sont pas formés en matière de règles de la preuve et sont sensés appliquer le sens commun dans leur examen de la preuve. Cela reflète également le mandat d'intérêt public confié à plusieurs tribunaux.

On ne peut conclure à l'absence de règle concernant la preuve. Les restrictions sur la preuve qui figurent à la Loi stipulent qu'elle doit être équitable et dans les limites de la justice naturelle. Le Tribunal ne peut accepter une preuve inadmissible en cour en raison d'un privilège prévu à la loi de la preuve. Il est évident que le critère de base exige que la preuve soit pertinente. Cependant, les preuves pertinentes n'ont pas toutes la même valeur probante. L'agent d'audience doit décider du poids à accorder à la preuve pertinente.

Par conséquent, bien que les pièces M-7 et M-9 reposent sur le oui-dire, elles n'en demeurent pas moins admissibles. Puisque la déclaration donnée, si elle est vraie, servait à démontrer que le commandant de bord ne s'est pas conformé à l'autorisation, elle est pertinente.

La preuve par oui-dire peut être valable, surtout si elle est confirmée ou corroborée par une autre preuve ou si elle constitue la corroboration d'une autre preuve. Cependant, ce n'est pas le cas ici. La pièce M-7, le rapport d'événement, n'est qu'un rappel formel de l'extrait du registre de l'unité. M. Loring, l'auteur du rapport du registre de l'unité, a déclaré très innocemment qu'il n'avait pas eu personnellement connaissance de l'événement qu'il avait inscrit et qu'il ne pouvait se rappeler qui lui avait communiqué l'information.

D'après le témoignage reçu, il est devenu évident que la preuve d'une non-conformité puisse avoir été communiquée directement par le contrôleur subalterne qui a signalé l'incident à M. Loring. La preuve matérielle, notamment le tracé radar du centre de contrôle régional aurait pu contribuer à prouver le fait reproché tout comme les bandes des communications entre le contrôleur et le pilote. Le ministre est, bien entendu, libre de présenter sa cause et la preuve comme il l'entend. Dans ce cas, la preuve qu'il présente à l'égard d'un élément essentiel de l'infraction, à savoir si le pilote s'est ou non conformé à l'autorisation, est un oui-dire non corroboré. Le véritable témoin de l'incident a donné une déclaration non assermentée, non

soumise au contre-interrogatoire et le Tribunal ne peut évaluer la crédibilité du témoin. La déclaration a simplement été répétée par M. Loring et transcrite aux pièces M-7 et M-9. Par conséquent, je ne peux lui accorder aucun poids.

DÉCISION

Le ministre n'a pas démontré, selon la prépondérance des probabilités, que le commandant de bord de l'aéronef 4610 ne s'est pas conformé à l'autorisation du contrôle de la circulation aérienne qu'il a reçue et acceptée. Par conséquent, les faits reprochés sont rejetés.

Allister Ogilvie
Vice-président
Tribunal de l'aviation civile

[1] Transports Canada Aviation, *Manuel de vol aux instruments*, Document n° TP 2076F à 4-13.

[2] *R. v. Stinchcombe* (1991), 83 Alta. L.R. (2d) 193 (S.C.C.) (7:0).

[3] J. Sopinka, S. Lederman et A. Bryant, *The Law of Evidence in Canada* (Toronto et Vancouver: Butterworths, 1992) à 156.

[4] R.W. Macaulay et J.L.H. Sprague, *Hearings Before Administrative Tribunals* (Scarborough: Carswell, 1995) à 17-2 – 17-2.1

[5] Sara Blake, *Administrative Law in Canada*, 2e ed., (Toronto et Vancouver: Butterworths, 1997) à 50.