

TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE

ENTRE :

Ministre des Transports, requérant(e)

- et -

Stephen Décary, intimé(e)

LÉGISLATION:

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

Règlement de l'aviation canadien, DORS/96-433, art. 801.01(2)c)

Décision à la suite d'une révision
Michel Larose

Décision : le 4 décembre 2000

Le Tribunal rejette l'accusation à l'endroit de M. Stephen Décary pour avoir contrevenu au paragraphe 801.01(2) du Règlement de l'aviation canadien et aux Normes des services de navigation aérienne, article 821, chapitre 1, paragraphe 2.3b)(i).

Une audience en révision relative à l'affaire en rubrique a été tenue le jeudi 19 octobre 2000 à 9 h 30, dans les locaux du Comité de déontologie policière à Sainte-Foy (Québec).

REMARQUES PRÉLIMINAIRES

La procédure fut expliquée aux deux parties et M. Umberto Tamborriello au nom du ministre des Transports avait une motion préliminaire à présenter au Tribunal soit :

1. L'avis d'amende pour contravention daté du 21 juin 2000 devrait se lire ainsi : « en tant que contrôleur aérien de l'aéroport de Québec / Jean Lesage Int'l »
2. « Normes des services de la navigation aérienne, article 821, chapitre 1, paragraphe 2.3 b)(i) »

L'intimé, M. Décary, donna son aval à cette motion préliminaire.

Dans un deuxième temps, une entente fut conclue entre les deux parties, à savoir que la transcription des conversations entre les contrôleurs aériens et les pilotes, en date du 22 mars 2000, en partance de la bande maîtresse, s'avérait exacte. Cette transcription fut envoyée à M. Umberto Tamborriello le 18 octobre 2000 par M. Hubert Castonguay, gestionnaire de site de NAV CANADA, et la cassette même fut remise préalablement à M. Décary.

Une admission fut faite par M. Décary concernant l'avis d'amende pour contravention, 2^e paragraphe : « Le 22 mars 2000 vers 14:28 UTC vous avez, en tant que contrôleur d'aéroport, autorisé l'aéronef immatriculé C-FKOS à atterrir sur la piste 30 ... ». Le reste fait l'objet du présent litige.

Finalement, un ordre d'exclusion des témoins fut émis, ceci afin d'éviter la déformation des témoignages et leur donner plus de crédibilité.

OBJET DE L'AUDIENCE EN RÉVISION

En date 21 juin 2000, le ministre des Transports fait parvenir à M. Décary, un avis d'amende pour contravention :

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 l'article 801.01(2) du *Règlement de l'aviation canadien*.

Le 22 mars 2000 vers 14:28 UTC vous avez, en tant que contrôleur d'aéroport, autorisé l'aéronef immatriculé C-FKOS à atterrir sur la piste 30, alors que l'aéronef immatriculé C-GZCO circulait sur cette même piste contrevenant ainsi aux *Normes des services de la navigation aérienne*, article 821 paragraphe 2.3(b)i).

La ou les dispositions ci-dessus a (ont) été désignée(s) en vertu de l'article 103.8 du *Règlement de l'aviation canadien*, et les procédures relatives aux amendes établies aux articles 7.7 à 8.2 de la *Loi sur l'aéronautique* s'appliquent.

La somme de \$250 doit être versée au complet, d'ici le 24 juillet 2000, au gestionnaire régional, Application de la loi à l'adresse indiquée ci-dessus. Le paiement peut être fait au comptant, par mandat ou par chèque visé à l'ordre du Receveur général du Canada.

[...]

Le délai imparti pour le paiement de l'amende, soit le 24 juillet 2000, n'ayant pas été respecté d'où l'objet de l'audience en révision en titre.

LA LOI

Le paragraphe 7.7(1) de la *Loi sur l'aéronautique* stipule ce qui suit :

7.7 (1) Le ministre, s'il a des motifs raisonnables de croire qu'une personne a contrevenu à un texte désigné, l'informe des faits reprochés par un avis établi en la forme et comportant les renseignements que le gouverneur en conseil peut déterminer par règlement et y indique :

a) sous réserve des règlements d'application de l'alinéa 7.6(1)*b)*, le montant qu'il détermine, conformément aux critères qu'il peut établir à cette fin, et qui doit être payé à titre d'amende pour la contravention lorsque la personne ne désire pas comparaître devant un conseiller pour présenter ses observations sur les faits reprochés;

b) la date limite, qui suit d'au moins trente jours celle de signification ou d'expédition de l'avis, et le lieu où le montant visé à l'alinéa *a)* doit être versé.

Le paragraphe 801.01(2) du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) se lit comme suit :

(2) Il est interdit au contrôleur de la circulation aérienne d'émettre une autorisation du contrôle de la circulation aérienne, ou une instruction du contrôle de la circulation aérienne, à moins que celles-ci ne soient émises conformément aux *Normes d'espacement du contrôle de la circulation aérienne de l'intérieur canadien*.

Les normes des services de la navigation aérienne, article 821, chapitre 1, paragraphe 2.3b)(i) :

2.3 Espacement d'un aéronef à l'arrivée d'un autre aéronef utilisant une piste sécante

Un aéronef à l'arrivée doit être espacé d'un autre aéronef utilisant une piste sécante ou une autre piste, si leurs trajectoires de vol se croisent, en s'assurant que l'aéronef à l'arrivée ne franchit pas le seuil de piste ou la trajectoire de vol de l'autre aéronef avant qu'une des conditions suivantes existe :

[...]

b) l'aéronef à l'arrivée qui le précède a :

(i) dégagé la piste d'atterrissage,

[...]

L'article 103.08 du RAC se lit ainsi :

103.08 (1) Les textes indiqués à la colonne I de l'annexe de la présente sous-partie sont désignés comme textes d'application dont la transgression est traitée conformément à la procédure prévue aux articles 7.7 à 8.2 de la Loi.

(2) Les montants indiqués à la colonne II de l'annexe représentent les montants maximaux de l'amende à payer au titre d'une contravention aux textes désignés figurant à la colonne I.

(3) L'avis délivré par le ministre en application du paragraphe 7.7(1) de la Loi comprend les renseignements suivants :

a) le texte désigné qui, de l'avis du ministre, a été transgressé;

b) une description des faits reprochés;

c) un énoncé portant que le paiement du montant fixé dans l'avis sera accepté par le ministre en règlement de l'amende imposée et qu'aucune poursuite ne pourra être intentée par la suite au titre de la partie I de la Loi contre l'intéressé pour la même contravention;

[...]

LES FAITS

Après avoir pris connaissance des documents contenus au dossier et ceux soumis et entendu les témoignages du requérant et de l'intimé ainsi que leur argumentation respective, le Tribunal retient les éléments suivants pour les fins de la présente décision :

La carte d'aérodrome de l'aéroport de Québec / Jean Lesage Int'l est la suivante :

(Voir le schéma dans la copie papier de la décision)

Des conversations entre les contrôleurs AIR (M. Décary) et SOL (M. Julien) et trois pilotes de MCR, ZCO et KOS, particulièrement les deux derniers, le Tribunal n'en retient que celles qui lui apparaissent les plus pertinentes pour la solution du litige (cf. R2-A et R2-C) :

22 mars 2000 Contrôleur/air Stephen Décary			22 mars 2000 Contrôleur/sol Joseph Julien		
Heure	Agence	Communications	Heure	Agence	Communications
14:14:48	ZCO	Tour de Québec Golf Zoulou Charlie Oscar bonjour.			
14:14:55	ZCO	Bonjour Monsieur Cessna un			

22 mars 2000 Contrôleur/air Stephen Décary			22 mars 2000 Contrôleur/sol Joseph Julien		
Heure	Agence	Communications	Heure	Agence	Communications
		cinq deux Golf Zoulou Charlie Oscar 3500 pieds en descente dix miles sud-ouest de Québec pour atterrir 24.			
14:19:15	AIR	Zoulou Charlie Oscar, je peux vous offrir la piste zéro six, les vents sont calmes.			
14:19:19	ZCO	OK Monsieur, je prends la piste zéro six Zoulou Charlie Oscar.			
14:20:00	KOS	Tour de Québec ici Katana Fox Kilo Oscar Sierra.			
14:20:03	AIR	Kilo Oscar Sierra bonjour, suivez la rivière Chaudière, rappelez-moi à la verticale des ponts piste deux quatre en usage la trente sur demande.			
14:22:00	AIR	Mike Charlie Roméo Roger autorisé pour atterrir piste trois zéro.			
14:22:03	ZCO	« illisible » Québec Zoulou Charlie Oscar sur la final zéro six.			
14:22:07	AIR	Zoulou Charlie Oscar autorisé à atterrir zéro six.			
14:23:34	AIR	Mike Charlie Roméo êtes- vous capable de rester à l'écart de la piste zéro six.			
14:23:43	AIR	OK Roger, j'ai un Cessna 152 qui atterrit sur la piste zéro six.			
14:25:00	MCR	Mike Charlie Roméo appelez le sol un deux un décimal neuf s'il vous plaît.			
14:25:07	AIR	Zoulou Charlie Oscar vous allez sortir OK vous sortez sur l'Hôtel là-bas, appelez le			

22 mars 2000 Contrôleur/air Stephen Décary			22 mars 2000 Contrôleur/sol Joseph Julien		
Heure	Agence	Communications	Heure	Agence	Communications
		sol un deux un décimal neuf hors piste.			
14:25:13	ZCO	Zoulou Charlie Oscar.			
			14:25:22	MCR	Québec sol Mike Charlie Roméo on remonte la trois zéro pour le Bravo.
			14:25:30	SOL	Mike Charlie Roméo on vérifie pour la trois zéro pour quelle destination.
			14:25:35	SOL	Compris alors vous allez circuler trois zéro le Charlie l'India pour Aéropro.
			14:26:16	ZCO	« illisible 2 transmissions en même temps » Zoulou Charlie Oscar Bonjour.
			14:26:19	SOL	Zoulou Charlie Oscar Québec bonjour votre destination au sol.
			14:26:22	ZCO	Petro-T Monsieur.
			14:26:23	SOL	Zoulou Charlie Oscar vous allez circuler le Golf, la piste 12, le Bravo, la rampe et le Delta pour Petro-T.
			14:26:30	ZCO	Zoulou Charlie Oscar Golf douze et le Bravo, merci.
			14:27:23	ZCO	Le sol de Zoulou Charlie Oscar.
14:27:25	AIR	Kilo Oscar Sierra autorisé à atterrir piste trois zéro.			
			14:27:34	SOL	Zoulou Charlie Oscar sol.
			14:27:36	ZCO	Oui Monsieur, pourriez-vous confirmer que le plan de vol est fermé, s'il-vous-plaît.
14:28:29	KOS	La tour de Kilo Oscar Sierra, j'ai un trafic sur la piste trois zéro.			

22 mars 2000 Contrôleur/air Stephen Décary			22 mars 2000 Contrôleur/sol Joseph Julien		
Heure	Agence	Communications	Heure	Agence	Communications
14:28:38	KOS	Kilo Oscar Sierra on remet les gaz.			
			14:28:42	ZCO	Le sol Québec SOL de Zoulou Charlie Oscar.
			14:28:45	SOL	Zoulou Charlie Oscar Québec SOL l'appareil est sur approche basse et remontée, vous pouvez continuer à circuler jusqu'au Bravo.
			14:28:51	ZCO	Zoulou Charlie Oscar.
14:31:57	AIR	Kilo Oscar Sierra autorisé à atterrir piste trois zéro, vérifiez le trafic qui sort sur le Bravo.			
14:32:45	AIR	Kilo Oscar Sierra un demi tour au Bravo un deux un décimal neuf hors piste au revoir et puis merci de votre vigilance.			

Quant aux témoignages, M. Daniel Chénier, pour le ministre des Transports, affirme que le 22 mars 2000, vers 9 h 15, étant instructeur pilote pour Pro Aviation, il est aux commandes avec son élève, sur son Katana immatriculé C-FKOS, et qu'il se rapporte au contrôleur air au Pont de Québec et est autorisé à atterrir sur la 30 alors qu'il se trouve à environ 1 mille en finale. Environ \pm 30 secondes plus tard, il aperçoit un Cessna 152 se trouvant sur la 30 à environ 150 à 200 pieds passé l'aire de roulement Golf en remontant lentement la 30 vers Bravo car Juliet est fermé à cette période de l'année.

Estimant que le Cessna 152 n'aurait pas le temps d'atteindre Bravo, il demande donc à son étudiant de remettre les gaz et de remonter vers l'est, c.-à-d. à droite pour faire un nouveau circuit. Il avise le contrôleur/air lors de sa remontée.

Aux questions de M. Décary, le contrôleur/air, fait préciser au témoin que l'autorisation pour atterrir sur la 30 lui fut donnée à 14:27:25 alors que M. Chénier, pilote de KOS, se trouvait avant le boulevard Charest, c.-à-d. à 2 milles avant de toucher la 30 et non pas à 1 mille et que c'est à 14:28:29 que KOS a réalisé qu'il y a du trafic sur la piste 30.

Comme deuxième témoin, M. Umberto Tamborriello fait entendre M. Joseph Julien.

M. Julien est contrôleur/sol le 22 mars 2000 autour de 14 h 28 UTC et il a entendu sur la fréquence air KOS mentionner qu'il y avait un avion sur la piste.

L'autre avion (ZCO) circulait à rebours sur Hôtel pour aller à l'aérogare. Selon lui, les deux pistes (12/30 et 06/24) étaient assignées au contrôleur/air et un des deux appareils s'est posé sur la 24 et l'autre sur la 30.

De plus, selon lui, le Cessna 310 (MCR) avait atterri sur la 24 et dégageait sur la 30 et c'est MCR qui lui a parlé en premier et il a autorisé ce dernier à circuler à rebours sur la 30 jusqu'à Bravo. Cette première communication a eu lieu alors que MCR était déjà sur la 30.

Quant à ZCO, il ne l'avait pas encore appelé et il venait de dégager la 24 pour circuler sur Hôtel puis Golf et à rebours sur la 30 pour s'en aller à l'aérogare par Bravo.

MRC (cf. R2-C) a été autorisé, après avoir remonté à rebours la 30, à prendre Charlie India pour Aéropro au lieu de Bravo (14:25:22; 14:25:33).

La 30 était toujours sous le contrôle du contrôleur/air et les deux fiches (cf. R3) lui ont été remises juste avant que les deux pilotes de MCR et ZCO l'appellent. ZCO circulait donc sur piste rouge (30) et c'est lui qui s'est permis de faire circuler les deux appareils sur une piste en usage et normalement, le contrôleur/air aurait dû faire dégager son avion ZCO et lui remettre la responsabilité de la 30. ZCO de fait se trouvait à 200-300 pieds de Bravo sur la 30 et il voyait KOS en final. Lui en tant que contrôleur/sol mentionne à ZCO que KOS fait une remontée et qu'il peut continuer vers Bravo.

Selon lui, lorsque le contrôleur/air lui a remis les fiches, il n'a émis aucune restriction pour la 30 et si les fiches lui sont remises personnellement et non pas dans le réceptacle habituel, c'est qu'il doit y avoir un suivi.

M. Julien affirme qu'il y a eu un conflit et que la seule façon de l'éviter aurait été une meilleure collaboration verbale entre les deux contrôleurs et quant à lui, il se sentait libre d'utiliser la 30 après avoir reçu les fiches.

M. Décary a voulu faire préciser à son confrère, M. Julien, que MCR avait atterri sur la 30 et non pas sur la 24 et ZCO sur la 06 et que lui en tant que contrôleur/air, il avait toujours ses deux lumières vertes et que le contrôleur/sol, soit M. Julien, a toujours eu ses deux lumières rouges.

Aux questions du Tribunal, M. Julien précise que pour MCR, la fiche lui a été remise et qu'à 14:25:00, il devait être appelé sur 121.9 (cf. R2-A) et qu'à 14:25:22 (22 secondes plus tard), MCR l'informe qu'il remonte la 30 pour Bravo (cf. R2-C) et le contrôleur/sol (M. Julien) avait l'impression que MCR avait atterri sur la 24 et dégageait sur la 30 et ZCO vient de dégager sur Hôtel et la fiche lui a été aussi remise et les deux appareils se devaient de l'appeler sur la fréquence sol juste avant le premier contact vers MCR et a pris l'autorité de la 30 vers 14:25:15 (non retrouvé dans la transcription).

Mais entre temps, le contrôleur/air fait dégager la 06 à ZCO sur Hôtel et lui demande de contacter le contrôleur/sol sur 121.9 (cf. R2-A et R2-B) (différentiel de 7 secondes) à 14:25:07.

Une première communication inefficace a eu lieu entre ZCO et le contrôleur/sol à 14:26:16 et à 14:26:19, il s'informe à ZCO de sa destination au sol et à 14:26:23, il indique à ZCO (cf. R2-C) car il a l'autorité et la 30 lui appartient sans restriction, qu'il peut circuler sur Golf, la piste 12, le Bravo, la rampe et le Delta pour Petro-T (cf. R2-C).

M. Décary veut faire préciser à M. Julien qu'il a pris MCR sur la 30 sur lumière rouge, mais non pas pour ZCO car ce dernier n'était pas encore sur la piste.

Quant à la preuve de l'intimé, M. Décary affirme, avec schéma détaillé à l'appui, que lorsqu'il a donné l'autorisation à KOS d'atterrir sur la 30, ZCO n'était pas sur cette piste dont il gardait le contrôle sur lumière verte à 14:27:25 (cf. R2, p. 4 de A).

Par ailleurs, à 14:25:07 (différentiel de 2 minutes 18 secondes) (cf. R2, p. 4 de A), il avait autorisé ZCO, après son atterrissage sur la 06, à sortir sur Hôtel, et lui a demandé de contacter le contrôleur/sol sur 121.9.

Ce premier contact avec le contrôleur/sol, son confrère M. Julien, fut de fait établi à 14:26:16 (cf. R2, p. 1 de C), soit 1 minute et 9 secondes plus tard.

Ce premier contact de ZCO avec le contrôleur/sol s'est avéré de fait inefficace car deux transmissions avaient lieu au même moment (cf. R2, p. 1 de C).

À 14:26:23, le contrôleur/sol donnait à ZCO les instructions pour circuler vers l'aérogare pour Petro-T et à 14:26:30, ZCO débute sa circulation en partance d'Hôtel (cf. R2, p. 2 de C).

Selon son schéma, ZCO doit rouler sur une distance de 2 197 pieds en partance d'Hôtel (200 pieds en dehors de la 06) pour atteindre Golf qui vient croiser la 30 (cf. II) (point A au point B). Tenant compte du différentiel entre la permission donnée à KOS pour atterrir sur la 30 à 14:27:25 et la permission donnée à ZCO pour circuler en partance d'Hôtel à 14:26:30, il y a donc 55 secondes. Soustrayant 10 secondes à ZCO pour arrêter à la ligne jaune sur Hôtel et changer sa fréquence, il reste donc 45 secondes et à vitesse lente, soit 15 km/h, ZCO aurait franchi 990 pieds et à 30 km/h, il aurait franchi 1 980 pieds à roulement rapide, toujours d'Hôtel et à la jonction de Golf et la 30.

M. Décary se demande donc où était rendu ZCO lorsqu'il a donné la permission d'atterrir à KOS à 14:27:25. ZCO se devait donc, dans ce laps de temps et aussi selon des vitesses variables, se trouver encore sur Golf et non pas sur la 30 à 200 pieds passé l'intersection Golf en remontée à rebours vers l'aéroport toujours selon les instructions données par le contrôleur/sol à 14:26:30 en partance d'Hôtel.

Quant à M. Umberto Tamborriello, il s'interroge sur les 7 secondes entre la remise de MCR (14:25:00) et celle de ZCO (14:25:07) (cf. R2, p. 3-4 de A) au contrôleur/sol alors que les fiches

lui avaient été remises en même temps et qu'un autre avion aurait pu atterrir et que le contrôleur/sol pense la piste 30 libre et qu'il n'y a pas eu de lumière rouge, c.-à-d. aucun transfert.

M. Décary de répondre qu'il a toujours gardé ses deux lumières vertes pour la 06/24 et la 12/30.

ARGUMENTATION

Pour le requérant

Selon les preuves documentaire et testimoniale, le contrôleur/air avait le contrôle des pistes. Il a aussi admis qu'un avion MCR se trouvait sur la 30 et qu'il y a eu changement de fréquence pour le contrôleur/sol, mais cette procédure n'a pas été complétée car les lumières demeuraient vertes et par ailleurs, MCR était déjà transféré. Le contrôleur/air aurait dû coordonner le tout avec le contrôleur/sol, mais ne l'a pas fait et le transfert par le contrôleur/air des pistes n'a pas été complété.

Ainsi donc, deux avions transférés au contrôleur/sol en 7 secondes, tout en sachant qu'il y avait trafic pour la 30 car le contrôleur/air gardait le contrôle de cette piste pour KOS. M. Décary, le contrôleur/air, aurait dû aviser le contrôleur/sol, M. Julien, pour le transfert temporaire. Il a donc créé ce conflit.

En effet, l'autorisation émise demeurait active pour KOS, mais il ne s'est pas assuré que la piste était libre et dégagée et il n'a pas annulé cette autorisation. C'est grâce à la vigilance de KOS qui a décidé de faire une remontée pour éviter un abordage potentiel, à telle enseigne que le contrôleur/air, M. Décary, a remercié le pilote de sa vigilance.

Selon M. Umberto Tamborriello, deux autorisations conflictuelles ont été émises :

1. autorisation à KOS d'atterrir sur la 30;
2. autorisation à ZCO d'utiliser la 30 pour circuler.

Ainsi donc, la piste était dégagée lors de l'autorisation à KOS d'atterrir sur la 30, mais aucun suivi n'a été fait contrevenant à l'article 801.02 du RAC et à l'article 821, paragraphe 2.3b)(i) des normes, et le risque d'abordage s'est créé car deux autorisations demeuraient valides dans le temps.

M. Décary, contrôleur/air, a gardé le contrôle des deux avions et de plus, il n'a rien fait lorsque ZCO s'est présenté sur la 30 car il n'a même pas balayé sa piste.

Quant à savoir si M. Décary a pris tous les moyens pour éviter ce conflit, M. Tamborriello y répond non car c'est lui-même en tant que contrôleur/air qui l'a créé (article 8.5 de la *Loi sur l'aéronautique*). Quant à la sanction à être imposée, selon la *Loi sur l'aéronautique* (articles 7.7 à 8.2) et en regard de l'article 103.08 du RAC, une première infraction pour manquement au paragraphe 801.01(2) du RAC au montant de 250 \$ s'avère conforme selon le *Manuel d'application de la loi*^[1].

Les objectifs d'une telle sanction sont d'assurer la sécurité aérienne, d'éviter toute récidive et de donner l'exemple.

Finalement, M. Tamborriello veut signaler au Tribunal qu'il n'y avait pas d'urgence majeure par un surplus de trafic, que l'expérience du contrôleur/air, M. Décary, constitue un fait grave et que ce conflit aurait pu être évité.

Pour l'intimé

M. Décary signale au Tribunal que seulement deux avions sont mentionnés sur l'avis d'amende pour contravention, soit KOS et ZCO, mais pas MCR. De plus, lorsqu'il a autorisé KOS à atterrir sur la 30, ZCO n'était pas sur la piste d'où l'avis d'amende pour contravention s'avère non conforme et le temps de circulation entre la ligne d'arrêt sur Hôtel et le croisement de la 30 avec Golf, soit sur une distance de 2 197 pieds, n'explique pas à différentes vitesses la présence de ZCO à cet endroit.

Finalement, M. Tamborriello en réplique d'ajouter que ZCO a été transféré à 14:25:07 et à 14:27:25 KOS a été autorisé à atterrir, soit un différentiel de 2 minutes et 18 secondes et même à vitesse très lente, M. Décary n'avait plus le contrôle de ZCO.

MOTIFS DE LA DÉCISION

Le Tribunal doit donc décider si l'infraction reprochée, qui en est une de responsabilité stricte, a été de fait commise par l'intimé et tout cela en évaluant si le ministre des Transports, qui a le fardeau de la preuve, a prouvé tous les éléments de l'avis d'amende de contravention daté du 21 juin 2000 selon la balance des probabilités.

Dans un premier temps, sans reprendre toute la preuve documentaire et testimoniale, le Tribunal estime que ZCO s'est retrouvé sur la 12/30, ayant quitté Golf pour rejoindre Bravo et Petro-T à l'aérogare Québec / Jean Lesage Int'l, alors que KOS se trouvait en approche finale et que ce dernier a dû effectuer une remontée pour éviter un risque d'abordage.

Les témoignages de MM. Chénier et Julien sont clairs à cet effet et le Tribunal leur accorde toute la crédibilité qu'ils méritent.

Dans un deuxième temps, le Tribunal, en accord avec la défense de l'intimé, estime quoique l'autorisation fut donnée par M. Décary, le contrôleur/air, à KOS d'atterrir sur la 30 à 14 :27:25, ZCO ne se trouvait pas sur la 30 car à 14:25:07 (soit 2 minutes et 10 secondes plus tôt), il avait été, après avoir atterri sur la 06, autorisé à sortir sur Hôtel et à contacter le contrôleur/sol sur 121.9 pour instructions futures en vue de circuler au sol pour gagner l'aérogare.

Troisièmement, le Tribunal se doit donc d'expliquer la présence de ZCO sur la 12/30 à environ 200-300 pieds passé l'intersection Golf et en déterminer l'imputabilité.

À ce sujet, le Tribunal tient à rappeler certains faits :

- Le 22 mars 2000, vers 14:28 UTC, les vents étaient calmes et les 4 pistes pouvaient être utilisées indifféremment par le contrôleur/air, M. Décary, même si la piste 24 était en usage.
- Trois aéronefs furent impliqués dans ce conflit (MCR, ZCO et KOS).
- Le contrôleur/air a permis à MCR d'atterrir sur la 30 au lieu de la 24, à ZCO d'atterrir sur la 06 et à KOS d'atterrir sur la 30 dans un court laps de temps.
- M. Décary a toujours gardé ses deux lumières vertes sur les deux pistes en fonction ce qui implique que le contrôleur/sol, M. Julien, avait deux lumières rouges lors de l'incident.

Ainsi donc, en tout premier lieu, MCR atterri sur la 30 à 14:22:00 et ZCO sur la 06 à 14:22:07. MCR est transféré au contrôleur/sol à 14:25:00 et il se trouve sur la 30 et à 14:25:07 (7 secondes plus tard), ZCO autorisé à sortir sur Hôtel et invité à contacter le contrôleur/sol sur 121.9.

Puis, il s'écoule 22 secondes (14:25:22) avant que MCR contacte le contrôleur/sol et 35 secondes avant que le contrôleur/sol demande à MCR de faire demi tour sur la 30 (toujours en fonction pour le contrôleur/air) pour gagner Charlie, India pour Aéropro. Un conflit potentiel avec KOS a donc été évité, c.-à-d. que MCR a quitté la 30 à temps.

Quant à ZCO, après avoir été invité à contacter le contrôleur/sol sur Hôtel à 14:25:07, il tente d'établir sa communication avec le contrôleur/sol à 14:26:16 (c.-à-d. 1 minute et 9 secondes plus tard), mais cette tentative s'avère inefficace car il y a eu deux transmissions en même temps et 3 secondes plus tard, le contrôleur/sol répond à ZCO (14:26:19) et 7 secondes plus tard, le contrôleur/sol (14:26:23) autorise ZCO à circuler sur Golf, la piste 12, le Bravo, la rampe et le Delta pour Petro-T à l'aérogare.

C'est donc à 14:26:30, soit 14 ou 11 secondes plus tard, que ZCO doit amorcer son roulement en partance d'Hôtel.

Que s'est-il donc passé pour qu'après que KOS eut reçu la permission d'atterrir sur la 30, c.-à-d. à 14:27:25, il s'aperçoive en courte finale à 14:28:29, soit 1 minute et 4 secondes plus tard, de la présence de ZCO sur la 30 et 1 minute 59 secondes (14:28:29 c. 14:26:30) du début de roulement de ZCO en partance d'Hôtel.

La seule explication que le Tribunal peut y trouver comme probable, même s'il regrette de ne pas avoir entendu la version du pilote de ZCO, tout en tenant compte des différentes vitesses de roulement estimées par l'intimé pour franchir 2 197 pieds (Hôtel jonction Golf avec la 12/30) pour expliquer la présence de ZCO sur la 30, c'est que le pilote de ZCO, après un premier contact inefficace à 14:26:16 et la réception des instructions de roulement à 14:26:23, aurait débuté son roulement avant 14:26:30 en partance d'Hôtel et se retrouver à 14:28:29 à 2 397 pieds ou 2 497 pieds plus loin, soit sur la 30.

Quant à l'imputabilité, le Tribunal se réfère au témoignage de M. Julien qui affirme que ce conflit aurait pu être évité s'il y avait eu une meilleure collaboration verbale entre les deux contrôleurs en devoir. Ainsi donc, les deux pistes étant sur lumières vertes pour le contrôleur/air et rouges pour le contrôleur/sol, la responsabilité du conflit est double et l'avis d'amende pour contravention ne mentionne que M. Décary et il est donc non conforme en faits et en droit.

CONCLUSION

Pour toutes ces raisons, le Tribunal rejette l'accusation à l'endroit de M. Stephen Décary pour avoir contrevenu au paragraphe 801.01(2) du RAC et aux *Normes des services de navigation aérienne*, article 821, chapitre 1, paragraphe 2.3b)(i).

Michel Larose, m.d.
Conseiller
Tribunal de l'aviation civile

^[1] Deuxième édition, novembre 1999, TP 4751F.