

TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE

ENTRE :

Ministre des Transports, appellant(e)

- et -

Malcolm Edward McIvor, intimé(e)

LÉGISLATION:

Loi sur l'aéronautique, L.R.C. 1985, c. A-2, art. 37(1)

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

Règlement de l'Air, C.R.C. 1978, c. 2, art. 210(1)a)

Certificat de navigabilité, Normes à respecter

Décision à la suite d'un appel
Bruce L. Pultz, Robert J. MacPherson, Robert J. Rushford, Q.C.

Décision : le 2 avril 1991

TRADUCTION

POUR LES MOTIFS ANNEXÉS, L'APPEL EST REJETÉ.

Audience en appel de l'affaire ci-dessus tenue devant les membres désignés du Tribunal au bureau de TRAVAUX PUBLICS CANADA, 269, MAIN STREET, PIÈCE 415, 4^e ÉTAGE, DANS LA VILLE DE WINNIPEG (MANITOBA), LE 12^e JOUR DU MOIS DE MARS 1991 À 10 H.

L'intimé s'est vu imposer une amende de 250 \$ par avis d'imposition daté du 22 août 1989 et libellé de la façon suivante :

« En conformité avec l'article 7.7 de la *Loi sur l'aéronautique*, le ministre des Transports a décidé d'imposer une amende parce que vous avez contrevenu à la (aux) disposition(s) suivante(s) : alinéa 210(1)a) du *Règlement de l'Air*, du fait que le 23 mars 1989, vous avez piloté un DC-3, immatriculé C-GCZG, de Thompson (Manitoba) à Swamp Lake (Manitoba) alors que la masse de l'aéronef

excédait la masse maximale admissible, invalidant de ce fait le certificat de navigabilité. »

L'alinéa 210(1)a) du *Règlement de l'Air* se lit comme suit :

« Il est interdit de piloter ou de tenter de piloter un aéronef, autre qu'une aile libre ou un avion ultra-léger, à moins que n'ait été délivré à l'égard de l'aéronef un certificat de navigabilité en vertu de la présente partie ou des lois du pays d'immatriculation de l'aéronef. »

La première audience a été tenue à Winnipeg, le 7 novembre 1990 et l'agent d'audition a estimé que Transports Canada ne s'était pas acquitté du fardeau de la preuve et il a classé l'affaire.

Transports Canada fait maintenant appel :

Les faits sont les suivants :

Le 23 mars 1989, David Clair Houston de la Division des transporteurs aériens, Transports Canada, a effectué une « vérification de route » de l'intimé, Malcolm Edward McIvor de Nunasi Airlines. Cette vérification a porté sur un DC-3, immatriculé C-GCIG, pendant un vol de Thompson (Manitoba) à Swamp Lake (Manitoba) et retour.

Le rapport de masse et centrage de l'aéronef en cause (pièce M4) indique une masse totale de 26 900 livres.

Le devis de poids (pièce M2) indique que les calculs de la masse totale pour le vol en question donnent 26 229 livres en utilisant, aux fins de ces calculs, un poids carburant de 2 100 livres.

Le carnet de route (pièce M3) indique également 2 100 livres de carburant.

L'inspecteur Houston a révisé le rapport de masse et centrage avant le vol et les calculs du devis de poids lui ont semblé corrects. Avec 2 100 livres de carburant à bord, l'aéronef n'excédait pas la masse totale. Cependant, la quantité de carburant ne correspondait pas à ce qu'indiquaient les jauges carburant au démarrage, lesquelles révélaient que les réservoirs principaux étaient pleins et qu'une certaine quantité de carburant se trouvait dans les réservoirs auxiliaires. L'inspecteur Houston a interrogé l'intimé qui lui a répondu que les jauges carburant donnaient une lecture erronée et qu'il était sûr que le carburant correspondait à ce qui était inscrit sur le rapport de masse et centrage étant donné qu'on l'avait mesuré à la jauge à main. Cette méthode consiste à descendre une tige de bois graduée dans les réservoirs. La lecture des repères indique la quantité de carburant se trouvant dans les réservoirs.

L'inspecteur Houston n'était pas sur place lorsque les réservoirs ont été jaugés à la main avant le vol.

Au retour de l'aéronef à Thompson, l'inspecteur Houston a demandé que les réservoirs soient jaugés à la main de nouveau, ce qui a été fait par le copilote Bjorn Petterson qui a communiqué

les lectures à l'inspecteur. Ce dernier n'a pas pu voir ces lectures, mais il a cependant consigné ce qu'on lui a indiqué dans un document intitulé « Inspection de vol de transporteurs aériens » (pièce M4).

En se fondant sur ce qui lui a été dit, l'inspecteur Houston a calculé, pour le vol en question, une consommation carburant de 600 livres à l'heure pour une durée de vol de 2,4 heures ou 1 440 livres, et il a conclu qu'en se fondant sur 2 100 livres au décollage il aurait dû rester 660 livres dans les réservoirs de l'aéronef au moment du vol de retour à Thompson. En tenant compte des lectures qui lui ont été fournies après le jaugeage à la main à l'atterrissage à Thompson, l'inspecteur a conclu que le poids du carburant au décollage dépassait 2 100 livres et que l'aéronef excédait de fait la masse maximale au décollage.

L'inspecteur Houston a également parlé au vendeur qui a ravitaillé l'aéronef en carburant avant le vol et il a tenté de présenter comme preuve un document, probablement remis par le vendeur du carburant, confirmant la quantité de carburant embarquée avant le vol.

Le copilote a communiqué à l'inspecteur les lectures prises à la jauge à main. Le vendeur a fourni à l'inspecteur la quantité de carburant embarquée avant le vol. Ni le vendeur ni le copilote n'ont été cités comme témoins. Il s'agit nettement d'un ouï-dire et l'agent d'audition l'a rejeté.

Dans le cadre du présent appel, il s'agit de déterminer si l'on peut présenter une « preuve par ouï-dire » devant le Tribunal et décider des principes que le Tribunal doit appliquer pour l'accepter ou la rejeter.

Transports Canada nous presse de convenir que les parties devant le Tribunal ont le droit de présenter une preuve par ouï-dire et que la tâche de l'agent d'audition ne se limite qu'à déterminer « le poids » qu'on doit y donner.

Transports Canada indique que le paragraphe 37(1) de la *Loi sur l'aéronautique* autorise cette argumentation.

Transports Canada laisse également à entendre que les « tribunaux » acceptent généralement la « preuve par ouï-dire ».

Le paragraphe 37(1) de la *Loi sur l'aéronautique* se lit comme suit :

« 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. »

Pour déterminer si un Tribunal particulier doit ou devrait accepter une preuve par ouï-dire, ce Tribunal doit être considéré à la lumière de la législation qui l'a créé. Il existe des variantes entre deux textes législatifs, et des règles et des règlements différents régissent différents tribunaux.

Il peut exister une tendance générale à libérer les tribunaux des règles de la preuve qui s'appliquent aux cours. Cependant, il y a également des exceptions. Par exemple, diverses lois créant des organismes habilités à imposer des sanctions à des professionnels sont régies par les règles de la preuve s'appliquant dans les tribunaux civils. En outre, des règles plus rigoureuses régissent l'introduction de la preuve par oui-dire par les tribunaux exerçant des fonctions quasi-judiciaires comparativement aux tribunaux dont les fonctions sont strictement « administratives » et qui fonctionnent souvent selon des règles plus libérales.

En revanche, le décret instaurant certains tribunaux permet expressément l'introduction de la « preuve par oui-dire ».

Par conséquent, il est impossible de généraliser relativement à l'introduction du oui-dire devant les tribunaux administratifs.

Pour déterminer la facilité avec laquelle le « oui-dire » peut être introduit, on doit référer non seulement au décret particulier créant le Tribunal, mais encore au genre de décisions qu'il est requis de rendre. Le simple fait qu'un Tribunal ne peut être assujéti aux règles de procédure ne le libère pas nécessairement de toute contrainte pour ce qui est de la preuve.

Le Tribunal de l'aviation civile est un tribunal « quasi-judiciaire ». Bon nombre des sanctions imposées sont de nature pénale. Les considérations primordiales dans les causes portées devant le Tribunal sont l'équité procédurale et la justice naturelle. C'est dans l'optique de l'équité procédurale et de la justice naturelle qu'un agent d'audition peut déterminer si le « oui-dire » peut ou non constituer un déni de justice naturelle et une transgression des principes fondamentaux de l'équité. Dans le présent cas comme dans beaucoup d'autres devant le Tribunal, les droits, de fait les moyens d'existence mêmes des pilotes professionnels, sont contestés. Dans de telles causes, les sanctions sont de nature pénale.

Même si le paragraphe 37(1) de la *Loi sur l'aéronautique* stipule que le Tribunal n'est lié par aucune règle juridique ou technique applicable en matière de preuve, et qu'il lui appartient d'agir rapidement et sans formalités, le paragraphe ne relève pas le Tribunal de son obligation de traiter toutes les causes avec équité et selon les principes de la justice naturelle. En raison de la nature quasi-judiciaire du Tribunal et de la nature pénale de plusieurs des sanctions imposées, l'introduction de la « preuve par oui-dire » ne devrait être permise que d'une manière restreinte.

Il peut y avoir des cas où l'équité procédurale et la justice naturelle permettraient d'introduire certaines formes de preuve par oui-dire comme gage de véracité. C'est à l'agent d'audition qu'il revient d'en décider dans chaque cas. Cependant, en règle générale, si l'on admet la preuve par oui-dire, elle doit être acceptée uniquement comme preuve qu'une déclaration a été faite et non pas comme preuve de la véracité de cette déclaration. Si l'agent d'audition croit que l'équité procédurale et la justice naturelle ne seraient pas respectées si l'on acceptait la preuve par oui-dire, il faudrait alors que les faits relatés soient corroborés par le témoignage de la personne faisant la déclaration.

Il y a de bonnes raisons pour lesquelles le « oui-dire » ne devrait être admis que de manière restreinte devant le Tribunal. Comme tel, le oui-dire est gros de conséquences et peu sûr, l'auteur

n'est pas sous serment et ne peut pas être contre-interrogé, la répétition peut altérer la précision et le oui-dire devient secondaire, ainsi donc la preuve est moins solide. En outre, on n'a aucun moyen de juger de la sincérité, de la mémoire ni de l'intuition de l'auteur. L'agent d'audition n'a pas l'occasion d'observer l'attitude du témoin. On ne peut étudier les gesticulations, les gestes ou les signes du témoin, et plusieurs des choses auxquelles un agent d'audition peut se fier afin de juger si le témoin dit la vérité ou ment sont perdues.

Permettre l'introduction du oui-dire uniquement d'une manière restreinte dans les causes portées devant le Tribunal ne devrait pas affecter gravement l'application de la *Loi sur l'aéronautique* et du *Règlement*. Transports Canada a le choix de demander à l'intimé bien avant l'audience d'autoriser la preuve sous forme d'une déclaration sous serment. Les règles du Tribunal permettent les déclarations recueillies sous serment si les deux parties y consentent. En cas de refus de l'intimé, on devrait avoir amplement le temps d'appeler les témoins. De plus, il est possible de tenir des conférences préparatoires à l'audience.

Dans chaque cas, l'agent d'audition doit déterminer si la nature du oui-dire que l'on cherche à introduire est telle que le fait d'autoriser son introduction empiéterait sur l'équité procédurale et la justice naturelle.

Dans le cas présent, nous avons revu la preuve et pris en compte la décision de l'agent d'audition et les plaidoyers de l'avocat.

Nous concluons que l'agent d'audition a correctement jugé de l'affaire et que sa décision ne doit pas être modifiée.

Par conséquent, l'appel est rejeté.

MOTIFS DE LA DÉCISION PAR : R.J. Rushford, c.r.

APPROUVÉ PAR : Robert J. MacPherson

APPROUVÉ PAR : Bruce Pultz