

TRIBUNAL D'APPEL DES TRANSPORTS DU CANADA

ENTRE :

Joseph Alexander Donald Doyle, requérant(e)

- et -

Ministre des Transports, intimé(e)

LÉGISLATION:

Règlement de l'aviation canadien, DORS/96 433; alinéa 602.31(1)a)

Décision à la suite d'une révision
Richard F. Willems

Décision : le 21 décembre 2010

Référence : *Doyle c. Canada (Ministre des Transports)*, 2010 TATCF 27 (révision)

[Traduction française officielle]

Arrêt : La décision du ministre des Transports, énoncée dans l'avis d'amende pour contravention daté du 26 octobre 2009, est confirmée. Le montant de 750 \$ est payable au receveur général du Canada et doit parvenir au Tribunal d'appel des transports du Canada dans les trente-cinq (35) jours suivant la signification de la présente décision.

I. HISTORIQUE

[1] Le 26 octobre 2009, le ministre des Transports (« ministre ») a émis un avis d'amende pour contravention (« avis ») au requérant, Joseph Alexander Donald Doyle, en liaison avec une contravention présumée à l'alinéa 602.31(1)a) du *Règlement de l'aviation canadien* (« RAC »), en vertu de l'article 7.7 de la *Loi sur l'aéronautique* (« Loi »). M. Doyle est chef-instructeur de vol chez Aero Academy Inc. (« Aero Academy »), établie à l'aéroport de London.

[2] L'annexe A de l'avis dit ceci :

[Traduction]

À approximativement 18 h 24 UTC, le ou vers le 5 novembre 2008, à ou près de l'aéroport de London (CYXU), vous avez omis, à titre de commandant de bord de l'aéronef Cessna 172RG immatriculé C-GGBR, de vous conformer à toutes les instructions du contrôle de la circulation aérienne que vous destinait l'unité de contrôle de la circulation aérienne compétente et que vous aviez reçues. Plus précisément, lorsque vous avez reçu de l'unité de contrôle de la circulation aérienne compétente l'instruction de poursuivre en vent arrière de la piste 15 et d'attendre l'instruction de virer en étape de base, vous avez viré en étape de base sans permission, contrevenant ainsi aux dispositions de l'alinéa 602.31(1)a) du *Règlement de l'aviation canadien*.

Amende infligée : 750 \$

II. LOIS, RÈGLEMENTS ET POLITIQUES

[3] L'alinéa 602.31(1)a) du RAC précise ce qui suit :

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

a) se conformer à toutes les instructions du contrôle de la circulation aérienne qui lui sont destinées et qu'il reçoit et en accuser réception auprès de l'unité de contrôle de la circulation aérienne compétente;

...

III. PREUVE

A. Ministre des Transports

(1) *Audra K. Oakes*

[4] Audra K. Oakes est un inspecteur de la sécurité de l'aviation civile à la Direction de l'application de la loi en aviation, à Transports Canada. Elle a été chargée d'enquêter sur un incident qui a été porté à son attention par le Système de comptes rendus quotidiens des événements de l'aviation civile (« SCREAQ », pièce M-1). Elle a confirmé que les deux aéronefs impliqués sont tous les deux enregistrés au nom d'Aero Academy. Duncan Chalmers, inspecteur de la sécurité de l'aviation civile, à Transports Canada, et inspecteur principal de l'exploitation chez Aero Academy, a été contacté. Il était au courant de l'incident et était en train de travailler sur ce dossier. Il a alors demandé à l'inspecteur Oakes d'obtenir les données de NAV CANADA, étant donné que ces renseignements n'étaient conservés que pendant 30 jours.

[5] L'inspecteur Oakes a reçu du Centre de contrôle régional (« CCR ») de Toronto un disque compact (« CD ») contenant les données audio et radar qu'elle a utilisées pour son enquête initiale (pièce M-5). À une date ultérieure, l'inspecteur Oakes a tiré une copie des données audio

de cet incident (pièce M-15) de la bande maîtresse de la tour de contrôle de London et une copie des données radar (pièce M-17) de la bande maîtresse du CCR de Toronto.

[6] Le 22 décembre 2008, l'inspecteur Oakes a rencontré l'inspecteur Chalmers pour discuter de cet incident. L'inspecteur Chalmers l'a informée que, peu après que le rapport du SCREAO eut été émis, il avait contacté le chef-instructeur de vol, M. Doyle, et lui avait demandé de lui fournir un rapport. L'inspecteur Chalmers n'avait pas été satisfait du rapport que M. Doyle lui avait transmis par télécopieur parce qu'il estimait qu'il ne traitait pas de ce que révélait réellement le rapport du SCREAO. En raison de ces contradictions, il avait organisé une visite à l'Aero Academy le 9 décembre 2008. Il avait obtenu une copie des fiches de vol quotidiennes de la société (pièce M-7), qui indiquent que l'aéronef C-GGBR était en vol le 5 novembre 2008, entre 13 h et 14 h (heure locale), avec à son bord M. Doyle, en tant qu'instructeur, et Richard Douglas Nancarrow. L'inspecteur Chalmers n'avait pas encore été satisfait des explications de M. Doyle concernant cet incident, et avait demandé à la Direction de l'application de la loi en aviation de Transports Canada d'ouvrir une enquête.

[7] L'inspecteur Oakes a examiné les données audio et radar et produit une transcription de la partie audio (pièce M-8). Cela lui a servi d'outil de travail pour établir une corrélation entre les événements sur le CD contenant les données audio et radar.

[8] Après avoir examiné les données audio et radar, l'inspecteur Oakes a conclu que l'aéronef C-GGBR effectuait des circuits à gauche, et l'aéronef C-GBJU, des circuits à droite. Le contrôle de la circulation aérienne (« ATC ») avait donné à l'aéronef C-GGBR l'instruction de poursuivre en vent arrière jusqu'à ce qu'on lui dise quand il pourrait virer en étape de base. L'équipage de l'aéronef C-GGBR a répondu qu'il allait poursuivre en vent arrière. L'ATC lui a alors demandé s'il pouvait voir l'autre appareil dans ses 10 heures, ce à quoi il a répondu qu'il localiserait l'autre aéronef au moment du virage en finale. L'ATC lui a demandé pourquoi il virait, ce à quoi il a répondu qu'il était maintenant en étape de base. Pour l'inspecteur Oakes, cela indique que l'aéronef C-GGBR n'a pas suivi l'instruction de l'ATC.

[9] Le 27 janvier 2009, l'inspecteur Oakes a envoyé une lettre d'enquête à M. Doyle (pièce M-10). Elle a également enregistré une conversation téléphonique qu'elle a eue avec M. Doyle (pièce M-11), où elle l'a informé de la contravention présumée et lui a lu la mise en garde à l'intention d'un contrevenant présumé.

[10] Le 23 février 2009, M. Doyle a téléphoné à l'inspecteur Oakes, affirmant qu'il aimerait participer à l'enquête, et qu'il était disposé à la rencontrer au Centre de Transports Canada de Pearson. Il a indiqué qu'il avait pris connaissance du rapport du SCREAO, et qu'il avait certaines inquiétudes au sujet du vol du 5 novembre 2008 (pièce M-12).

[11] M. Doyle a affirmé qu'il était le commandant de bord de l'aéronef C-GGBR lors du vol en question, et que M. Nancarrow était son élève. Il a indiqué que le commandant de bord de l'aéronef C-GBJU était Udemo Udoh. Il a dit qu'aucun des deux équipages n'avait vu l'autre appareil impliqué pendant que l'aéronef C-GGBR était en étape de base. M^{me} Udoh lui avait indiqué qu'au moment où elle avait vu l'aéronef C-GGBR, elle pensait qu'il était au-dessus du sien (C-GBJU) et qu'elle allait le suivre (C-GGBR). M. Doyle était d'avis que le cap de

120 degrés assigné par l'ATC avait amené les trajectoires des deux aéronefs à se croiser une seconde fois. Il a déclaré qu'il était possible qu'il ait manqué l'instruction de l'ATC de demeurer en vent arrière. M. Doyle a reconnu que les aéronefs étaient entrés en conflit deux fois, la seconde fois étant le résultat du cap de 120 degrés assigné par l'ATC.

[12] Le 17 mars 2009, une rencontre a eu lieu au Centre de Transports Canada de Pearson entre les inspecteurs Oakes et Ian Shimmin, l'instructeur Slawomir Cieplicki et M. Doyle. L'inspecteur Oakes a témoigné que cette rencontre n'avait pas été très productive. La discussion avait ressemblé à la conversation téléphonique qu'ils avaient eue. M. Doyle a toutefois reconnu qu'il avait été le commandant de bord lors du vol du 5 novembre 2008, mais n'a fourni aucune explication au sujet du virage en étape de base non autorisé.

(2) Christopher Kyle Brew

[13] Christopher Kyle Brew est un contrôleur de la circulation aérienne titulaire d'une licence depuis huit ans, et il travaillait en position air à la tour de contrôle de London au moment de la contravention présumée. M. Brew a écouté le CD audio présenté en preuve (pièce M-5), puis la transcription. Il a témoigné que les données audio et la transcription étaient exactes, et il a reconnu sa voix.

[14] M. Brew a confirmé avoir donné à l'aéronef C-GGBR l'instruction de poursuivre en vent arrière en attendant qu'il lui dise de virer en étape de base. Il a également convenu que l'aéronef C-GGBR avait accusé réception de son instruction en envoyant le message suivant : [Traduction] « . . . on poursuit en vent arrière. » Dans son message suivant à l'aéronef C-GGBR, il lui a transmis un avis de trafic précisant la distance et la position de l'aéronef C-GBJU par rapport à la position de l'aéronef C-GGBR ainsi que leur séquence dans le circuit.

[15] L'équipage de l'aéronef C-GGBR a accusé réception de ce message. Après avoir donné à l'aéronef C-GBJU l'instruction de poursuivre son virage en finale, M. Brew a une nouvelle fois transmis une information de trafic à l'aéronef C-GGBR et a demandé à l'équipage s'il avait le trafic en vue. Celui-ci ayant répondu par la négative et ayant dit qu'il allait essayer de localiser C-GBJU en train de virer en finale, M. Brew a cru que l'équipage était en étape de base. Ce point a été confirmé au cours du message suivant de l'équipage, lequel a dit [Traduction] « En fin de compte, on est en étape de base maintenant. » À cet instant, M. Brew s'est rendu compte qu'il y avait un conflit et il a commencé à donner des instructions afin d'essayer d'espacer les deux aéronefs.

[16] Pendant qu'il travaillait avec les données radar, M. Brew a encore une fois confirmé tous les segments des événements dont il a témoigné, pendant qu'il travaillait avec les données audio. Il a également confirmé que les données radar sont celles avec lesquelles il a travaillé ce jour-là.

B. Requérant

(1) Richard Douglas Nancarrow

[17] M. Nancarrow était l'élève à bord de l'aéronef C-GGBR, et recevait une instruction en double commande de M. Doyle. Il faisait l'objet d'une vérification sur le Cessna 172RG. Il a reconnu sa voix sur le CD audio. Il s'est souvenu qu'un autre appareil était relativement proche du sien à l'atterrissage, ou en finale, ou en étape de base, n'étant plus très sûr. Une année et demie s'était écoulée depuis cet incident et il ne se rappelle plus beaucoup de détails.

[18] En contre-interrogatoire, M. Nancarrow a reconnu avoir compris l'instruction de la tour de contrôle l'enjoignant de demeurer en vent arrière. Il n'a pas pu se rappeler pourquoi il avait viré en étape de base. Après avoir vu les données radar, il a convenu qu'apparemment, il avait viré en étape de base sans y avoir été autorisé.

(2) Udeme Udoh

[19] M^{me} Udoh était l'institutrice à bord du Cessna 150 immatriculé C-GBJU, l'autre aéronef impliqué dans l'incident survenu à l'aéroport de London le 5 novembre 2008. Elle se souvenait d'avoir dépassé l'axe de la piste 15 pendant le virage de l'étape de base à droite jusqu'en finale et de l'instruction de l'ATC de poursuivre le virage pour intercepter la trajectoire d'approche finale de la piste 15. Elle se souvenait d'avoir vu l'aéronef C-GGBR en vent arrière gauche et que l'aéronef C-GGBR avait reçu l'instruction de suivre son aéronef dans le circuit. Dans son témoignage, elle a également indiqué avoir eu l'autre aéronef en vue pendant cet incident et que, à un moment, l'aéronef C-GGBR avait été très près du sien. L'aéronef C-GGBR était alors devant le sien, mais le contrôleur continuait à dire que son aéronef était numéro un en approche. Elle a précisé ne pas avoir été à l'aise avec l'instruction de l'ATC demandant à l'aéronef C-GGBR de prendre le cap de 120 degrés, sachant que ce cap allait placer les deux aéronefs en conflit. Elle se rappelait également que l'équipage de l'aéronef C-GGBR avait dit à l'ATC ne pas avoir l'aéronef C-GBJU en vue.

[20] M^{me} Udoh a témoigné qu'avant les changements apportés à l'espace aérien et au personnel de la tour de contrôle de London, le nombre de rapports du SCREAO émis aux instructeurs et élèves de l'Aero Academy était beaucoup plus élevé.

IV. ANALYSE

[21] M. Doyle fait valoir que, de tous les rapports du SCREAO émis, il croit qu'il a reçu une contravention en raison de son poste de chef-instructeur de vol chez Aero Academy. Ma décision à la suite d'une révision d'aujourd'hui est fondée sur la preuve qui m'a été soumise en liaison avec le rapport du SCREAO 2008O2585 (pièce M-1). Je ne dispose d'aucun élément de preuve ayant trait à d'autres rapports du SCREAO, mis à part le fait qu'ils ont été émis à la société. Ils ne sont pas en cause en l'espèce aujourd'hui.

[22] Dans sa conversation téléphonique avec l'inspecteur Oakes, M. Doyle a affirmé que le jour de l'incident, il était le commandant de bord de l'aéronef C-GGBR et que son élève était M. Nancarrow (pièce M-12). Lors de la rencontre qui a eu lieu le 17 mars 2009, M. Doyle a encore une fois indiqué qu'il avait été le commandant de bord de l'aéronef C-GGBR le 5 novembre 2008.

[23] La fiche de vol 11213 datée du 5 novembre 2008 montre, sous le numéro 8499, que D. Doyle était l'instructeur, et R. Nancarrow, l'élève. L'aéronef impliqué était le C-GGBR : décollage 13 h 00 et atterrissage 14 h 00 (heure locale, pièce M-7). De plus, M. Nancarrow a déclaré dans son témoignage que M. Doyle était son instructeur lors du vol du 5 novembre 2008. Je suis convaincu que, le 5 novembre 2008, M. Doyle était le commandant de bord du Cessna 172RG immatriculé C-GGBR.

[24] M. Doyle a laissé entendre dans son plaidoyer final que, M. Nancarrow ayant conscience de la situation, il avait choisi de virer en étape de base afin d'éviter le conflit avec l'aéronef C-GBJU, ce qui était contraire à l'instruction que lui avait donnée l'ATC.

[25] Compte tenu du témoignage de M. Nancarrow, j'estime que tel n'a pas été le cas. Il n'a pas pu se souvenir de la raison pour laquelle il avait viré en étape de base. Après avoir vu les données radar, il a convenu qu'apparemment, il avait viré en étape de base sans y avoir été autorisé.

[26] M. Nancarrow a convenu que M. Doyle était son instructeur lors du vol en question. Il a reconnu sa propre voix sur l'enregistrement audio. En contre-interrogatoire, il a convenu qu'il avait compris l'instruction de la tour de contrôle de demeurer en étape de base.

[27] En suivant le déroulement de l'incident survenu le 5 novembre 2008 à l'aide de la transcription des données audio (pièce M-8) et des photos des données radar (pièce M-19), nous pouvons voir qu'à 18 h 22 min 57, l'ATC a donné à l'aéronef C-GGBR l'instruction d'effectuer des circuits à gauche. À 18 h 23 min 00, l'aéronef C-GGBR a répondu avoir reçu l'instruction. À 18 h 24 min 46, l'ATC a donné l'instruction suivante : [Traduction] « GBR, continuez en vent arrière, je vous rappelle pour virer en étape de base. » À 18 h 24 min 48, l'aéronef C-GGBR a répondu : [Traduction] « GBR, on continue en vent arrière ». L'équipage a confirmé une nouvelle fois avoir reçu l'instruction. Nous pouvons également voir la position et suivre la progression de l'aéronef C-GGBR au radar (pièce M-19, photo 3). À 18 h 26 min 14, l'ATC a transmis l'avis de trafic suivant : [Traduction] « GBR, le trafic que vous cherchez se trouve dans vos 10 heures à deux milles environ, il a dépassé sa trajectoire d'approche et il va revenir vers le sud, vous le voyez? »

[28] À 18 h 26 min 22, l'aéronef C-GGBR a répondu : [Traduction] « Ah, négatif, je vais essayer d'établir le contact visuel au moment de virer en finale ». À 18 h 26 min 27, l'ATC a répondu : [Traduction] « D'accord, pourquoi virez-vous alors? » À 18 h 26 min 30, l'aéronef C-GGBR a répondu : [Traduction] « En fin de compte, je suis en étape de base maintenant. » Si l'on suit les photos radar, la progression de cette partie du vol est évidente, le virage débutant à 18 h 26 min 20 (pièce M-19, photo 9) et l'aéronef étant établi en étape de base à 18 h 26 min 30 (pièce M-19, photo 11).

[29] Dans son témoignage, M^{me} Udoh a indiqué que, tout en décidant de la conduite à tenir après que son aéronef eut dépassé le prolongement de l'axe de la piste 15, elle ne s'était d'abord pas inquiétée du conflit parce qu'elle avait vu pour la dernière fois l'aéronef C-GGBR en étape de base et qu'on avait dit à cet aéronef de suivre le sien dans le circuit. Elle a manifesté de la

surprise et de l'inquiétude quand elle a vu l'aéronef C-GGBR à l'intérieur du virage que l'ATC lui avait demandé d'effectuer.

[30] Compte tenu de la preuve susmentionnée, j'estime que M. Doyle ne s'est pas conformé à l'instruction de l'ATC de poursuivre en vent arrière et d'attendre l'instruction de virer en étape de base.

V. DÉCISION

[31] Le requérant a contrevenu à l'alinéa 602.31(1)a) du *RAC*. La décision du ministre, énoncée dans l'avis du 26 octobre 2009, est confirmée.

Le 21 décembre 2010

Richard F. Willems

Conseiller