

TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE

ENTRE :

Ministre des Transports, appellant(e)

- et -

James Boyd Wilson, intimé(e)

LÉGISLATION:

Arrêté sur l'utilisation des aéronefs assujettis à des exigences d'émission de bruit, (Ordonnance sur la navigation aérienne, série II, n° 27) al. 4(2)d)

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

Procédure d'atténuation de bruit, Preuves

Décision à la suite d'un appel
Gordon R. Mitchell, Robert J. MacPherson, Suzanne Jobin

Décision : le 19 novembre 1996

TRADUCTION

L'appel est rejeté. Nous statuons que le ministre n'a pas établi que l'intimé a contrevenu à l'alinéa 4(2)d) de l'Ordonnance sur la navigation aérienne, série II, n° 27.

Une audience en appel relative à l'affaire en rubrique a été tenue le 24 septembre 1996 à 13 h au ministère de la Justice à Winnipeg (Manitoba). Les trois causes ont été entendues ensemble tandis que le ministre et les intimés ont présenté des observations particulières à chaque cause et générales relativement aux trois allégations.

HISTORIQUE

Les trois intimés sont présumés avoir commis la même infraction, à des dates différentes, à des moments différents et dans des aéronefs différents. Toutes les contraventions présumées ont été commises sur la piste 31 de l'aéroport de Winnipeg. Le ministre des Transports a prétendu que les trois intimés avaient contrevenu à l'alinéa 4(2)d) de l'Ordonnance sur la navigation aérienne, série II, n° 27.

COMMANDANT DE BORD D. WAKAL

Le 18 octobre 1994, le ministre des Transports a délivré un Avis d'amende pour contravention au commandant de bord Glenn D. Wakal. Selon le libellé de l'Avis, la contravention est présumée avoir eu lieu le 22 juin 1994 à environ 1756 UTC à bord d'un Boeing 737 portant l'immatriculation C-GCPN. Dans son Avis, le ministre a indiqué que l'intimé n'avait pas utilisé l'aéronef conformément aux procédures d'atténuation de bruit et aux exigences de bruit applicables.

COMMANDANT DE BORD JAMES BOYD WILSON

Le 30 décembre 1994, le ministre des Transports a délivré un Avis d'amende pour contravention au commandant de bord James Boyd Wilson. Selon le libellé de l'Avis, la contravention est présumée avoir eu lieu le 25 juillet 1994 à environ 0331 UTC à bord d'un aéronef BAE 146 de la *British Aerospace* portant l'immatriculation C-FBAO. Dans son Avis, le ministre a indiqué que l'intimé n'avait pas utilisé l'aéronef conformément aux procédures d'atténuation de bruit et aux exigences de bruit applicables.

BRADLEY IAN MURRAY

Le 10 janvier 1995, le ministre des Transports a délivré un Avis d'amende pour contravention à Bradley Ian Murray. Selon le libellé de l'Avis, la contravention est présumée avoir eu lieu le 28 août 1994 à environ 1905 UTC à bord d'un aéronef Fokker F28 portant l'immatriculation C-GTAH. Encore une fois, le ministre a déclaré que l'intimé n'avait pas utilisé l'aéronef conformément aux procédures d'atténuation de bruit et aux exigences de bruit applicables.

Dans les trois cas, le ministre a imposé une amende de 250 \$ à chacun des intimés qui ont refusé de payer. Une audience en révision a été tenue les 11 et 12 janvier 1996 à Winnipeg (Manitoba) devant William C. Pearson, c.r.

Lors de l'audience en révision, les intimés ont prétendu que le ministre a agi de façon injuste et discriminatoire envers trois pilotes, en violation des dispositions du paragraphe 15(1) de la *Charte canadienne des droits et libertés*. Ils ont soutenu que pour ce motif les accusations devraient être rejetées. M^c Pearson, tout en reconnaissant que le traitement accordé aux pilotes par un inspecteur de Transports Canada n'était pas juste, n'a trouvé aucun motif quant à l'application du paragraphe 15(1) de la Charte.

Dans sa décision, le conseiller a rejeté les allégations du ministre contre chacun des trois intimés et a statué que les preuves présentées par l'appelant étaient inadmissibles. Le conseiller a déclaré ce qui suit :

Il incombe au ministre de démontrer positivement que l'équipement fonctionne de façon précise et correcte. La preuve du ministre ne démontre pas, à mon avis que l'équipement a été testé chaque jour des faits reprochés, avant ou après la présumée contravention.

Les preuves présentées par le ministre provenaient exclusivement d'appareils électroniques.

LA LOI

L'alinéa 4(2)d) de l'Ordonnance sur la navigation aérienne, série II, n° 27 prévoit ce qui suit :

(2) Il est interdit d'utiliser un aéronef à un aéroport ou dans son voisinage à moins de se conformer aux procédures d'atténuation de bruit et aux exigences de bruit applicables, établies dans le *Canada Air Pilot* ou le *Supplément de vol–Canada*, notamment en ce qui concerne :

(...)

d) les procédures d'arrivée;

MOTIFS DE L'APPEL

Le ministre des Transports a interjeté appel de la décision à la suite d'une révision pour les motifs suivants :

1. que le conseiller n'a pas reconnu ni attaché de signification aux preuves présentées par le témoin Brown, qui a fait savoir que de nombreux pilotes lui ont fourni directement une explication et que l'un n'a pas été accusé d'avoir commis une infraction tandis que d'autres l'ont été et, à part quelques-uns qui ont opté de s'en remettre au Tribunal de l'aviation civile, que ces autres ont acquitté leurs amendes ou se sont fait représenter;

2. que le conseiller n'a pas reconnu ni attaché de signification aux preuves présentées par le témoin Brown qui a expliqué pourquoi il utilisait la procédure d'enquête qu'il employait et, en outre, que le conseiller n'a pas reconnu ni attaché de signification aux preuves présentées par le témoin Brown, qui a indiqué être en possession de preuves qui indiquaient que des infractions relativement à ces affaires avaient été commises et que lorsque l'avocat des intimés n'a fourni aucune explication ou aucune explication raisonnable, l'inspecteur Brown n'a eu d'autre choix que de recommander que des sanctions soient prises;

3. que le conseiller a erré en statuant que le traitement accordé aux intimés n'était pas juste et que le conseiller n'a pas reconnu ni attaché de signification aux preuves présentées par le témoin Brown, qui a indiqué que d'autres pilotes qui se sont défendus et qui n'ont pas reconnu avoir commis l'infraction présumée ou qui ont offert des explications déraisonnables ont fait l'objet de sanctions de la même façon que les intimés;

4. que le conseiller a erré en statuant que le matériel (dispositifs électroniques) n'avait pas été vérifié pour chacune des journées mentionnées dans les accusations tant avant qu'après l'infraction présumée et, en outre, que le conseiller n'a pas reconnu ni attaché de signification aux preuves présentées par le témoin Jacob qui a indiqué, de façon assez circonstanciée, que le radar de l'aire de trafic est un dispositif électronique extrêmement avancé qui effectue une vérification d'auto-diagnostic chaque fois que l'antenne du radar fait un balayage de 360 degrés;

5. que le conseiller n'a pas reconnu ni attaché de signification aux preuves selon lesquelles l'ordinateur de surveillance du bruit a produit des documents de « pistage du bruit » indiquant que tous les vols à l'exception de ceux pour lesquels des Avis de contravention ont été délivrés ont suivi la procédure légale en passant directement au-dessus du H-NDB et se sont terminés sur la piste 31 à l'aéroport international de Winnipeg;

6. que le conseiller a commis une erreur de droit dans son interprétation et dans l'application des faits relatifs aux cas cités par l'avocat des intimés;

7. que le conseiller a erré en n'admettant pas en preuve les pièces M-3 (Wakal), M-3 (Murray) et M-2 (Wilson) étant donné que le Tribunal ne peut admettre en preuve quelque élément protégé par le droit de la preuve et rendu, de ce fait, inadmissible en justice devant un tribunal judiciaire ...

L'appelant soutient que le ministre s'est acquitté du fardeau de la preuve et demande au Tribunal d'annuler la décision de première instance.

Les intimés soutiennent que le ministre ne s'est pas acquitté du fardeau de la preuve tel que l'exige la *Loi sur l'aéronautique* et demande que le Tribunal confirme la décision de M^c Pearson.

DISCUSSION

La principale question est de savoir si le conseiller Pearson a erré en décidant qu'il ne pouvait admettre les preuves de nature technologique présentées par le ministre des Transports. Les intimés ont soutenu que le ministre n'est pas parvenu à établir la fiabilité et l'exactitude du système et que, par conséquent, les preuves sur lesquelles reposent les causes étaient non fiables.

Transports Canada soutient que les preuves présentées étaient exactes et fiables et auraient dû être acceptées par le Tribunal. À cette fin, le ministre des Transports soutient qu'il n'y avait aucune preuve à l'effet que le radar de l'aire de trafic n'était pas en bon état de service et tout à fait exact les jours où les infractions ont présumément été commises. Il soutient également que le radar de l'aire de trafic alimente l'ordinateur de surveillance du bruit et que les renseignements reçus par cet ordinateur étaient aussi exacts que les renseignements du radar de l'aire de trafic étant donné que les renseignements ont tout simplement été numérisés. Enfin, il a conclu que les documents relatifs au pistage du bruit étaient exacts et qu'on n'a pu contredire les preuves quant à leur exactitude.

La *Loi sur l'aéronautique* est claire. Il incombe au ministre de s'acquitter du fardeau de la preuve pour ce qui est de démontrer, à l'aide de preuves positives ou réelles, que le matériel utilisé était fiable et exact. À défaut de preuves présentées par le ministre, les intimés n'avaient pas à établir que le matériel utilisé était de quelque façon défectueux.

Après avoir examiné la jurisprudence et les références pertinentes quant à la nature des preuves requises dans des cas semblables, nous croyons que le ministre des Transports devait établir la validité scientifique de cette technologie.

À cette fin, le ministre des Transports devait démontrer, à l'aide de témoins experts, que la technologie utilisée était acceptée de façon générale comme étant exacte et fiable par le milieu de l'aviation civile. Il devait également établir, grâce à des témoins experts, de quelle façon le système produit ses résultats, les mesures qu'il fallait prendre pour exploiter le système ainsi que les diverses vérifications qu'il fallait faire pour déterminer si le radar de l'aire de trafic, l'ordinateur et l'imprimante produisaient effectivement des résultats souhaités et fiables. Les preuves présentées quant à la marge d'erreur qui peut exister dans les résultats produits et les preuves à l'effet que les renseignements recueillis par le radar de l'aire de trafic étaient correctement transmis à l'ordinateur puis à l'imprimante. On aurait dû présenter des preuves empiriques indépendantes quant à l'exactitude de tout le système. Enfin, le ministre devait établir que les personnes exploitant le système avaient le niveau de compétence et l'expertise requis pour le faire. Aucune preuve de cette nature n'a été présentée lors de l'audience.

Si ces exigences n'étaient pas satisfaites, les preuves produites par le radar et l'ordinateur ne pouvaient être admises. M^c Pearson a refusé à juste titre d'admettre la pièce M-3 Wakal, la pièce M-3 Murray et la pièce M-2 Wilson. Cependant, respectueusement, nous statuons que les exigences établies dans *Ville de Baie-Comeau c. Yves D'Astou*, décision de la Cour d'appel du Québec (1992)(3d) 189, ne s'appliquaient aux causes présentes.

Le comité d'appel estime que dans les affaires soumises au Tribunal, le degré de non-fiabilité des preuves était tel qu'il justifiait le rejet pour le motif que l'avoir accueilli aurait contrevenu aux principes du droit administratif d'impartialité et d'équité. Nous ne devons pas oublier que les preuves présentées par l'appelant constituaient des preuves par oui-dire et que, pour qu'elles soient admissibles, elles auraient dû comporter des garanties circonstanciées de fiabilité et on devait établir qu'elles étaient exactes.

Après avoir examiné les preuves en dossier et considéré tous les arguments et observations des parties, nous en sommes venus à la conclusion que le ministre des Transports n'a pas établi que les intimés ont contrevenu à l'alinéa 4(2)d) de l'Ordonnance sur la navigation aérienne, série II, n° 27.

Il n'y a pas lieu de tenir compte des autres questions soulevées par l'appelant dans les présentes affaires.

L'appel est rejeté.

Motifs de la décision à la suite d'un appel par :

Suzanne Jobin, conseillère

Y souscrivent :

Robert MacPherson, conseiller
Gordon R. Mitchell, conseiller

OBSERVATIONS DU CONSEILLER ROBERT MACPHERSON

Autorisations du atc par rapport aux procédures

Transports Canada exploite le système du contrôle de la circulation aérienne (ATC) grâce à l'utilisation de radar, du système national de traitement des données de vol et de contrôleurs de la circulation aérienne. Le système ATC est en mesure de positionner un aéronef de telle sorte qu'il se conforme aux autorisations données ainsi qu'aux procédures qu'un pilote doit suivre. Dans les cas présents, je suis d'avis que les autorisations du ATC, émises par Transports Canada et acceptées par un pilote, auraient préséance sur les procédures publiées par Transports Canada. Transports Canada (ATC) « suit » les aéronefs depuis le décollage jusqu'à l'atterrissage. ATC suit le déroulement du vol à l'aide du radar. ATC émet des autorisations en fonction de la circulation et des conditions météorologiques. ATC a la capacité et le mandat de positionner un aéronef pour qu'il se conforme aux procédures. Ce mandat n'a pas été respecté dans les trois causes qui nous sont soumises. Il est à noter que Transports Canada a depuis modifié ses procédures d'approche à l'aéroport international de Winnipeg.

Robert MacPherson