

TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE

ENTRE :

Ministre des Transports, appellant(e)

- et -

Michael William Graham, intimé(e)

LÉGISLATION:

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

Règlement de l'aviation canadien, art. 602.96(3)g)

Aérodrome contrôlé, Sûreté aéroportuaire, Omission d'obtenir une autorisation de décollage

Décision à la suite d'un appel
Allister W. Ogilvie, Faye H. Smith, Samuel J. Birenbaum

Décision : le 13 janvier 2003

TRADUCTION

Nous rejetons l'appel et maintenons les conclusions du conseiller de première instance. L'amende de 250 \$ est payable au receveur général du Canada et doit parvenir au Tribunal de l'aviation civile dans les quinze jours suivant la signification de cette décision.

Une audience en appel relative à l'affaire en rubrique a été tenue le lundi 9 décembre 2002 à 10 heures à la Cour fédérale du Canada à Winnipeg (Manitoba).

HISTORIQUE

M. Graham était commandant de bord de l'aéronef C-GPYJ, le 18 novembre 2001 à l'aéroport de St. Andrews au Manitoba. Après avoir reçu l'autorisation de prendre position et de remonter la piste 36, il a tenté de décoller sans autorisation. Le contrôleur de la tour lui a ordonné d'interrompre le décollage et il a obtempéré. Il y avait un autre aéronef sur la piste 31 qui décollait aussi à ce moment-là. M. Graham est par la suite revenu circuler au sol et il a décollé peu de temps après avoir reçu l'autorisation appropriée. Cet incident a été porté à l'attention de

Transports Canada et M. Graham a été accusé d'avoir contrevenu à l'alinéa 602.96(3)g) du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC). Cet article prévoit que le commandant de bord d'un aéronef qui circule dans un aéroport contrôlé doit obtenir une autorisation de décoller de l'unité de contrôle de la circulation aérienne.

L'audience de cette affaire a été tenue devant une conseillère du Tribunal, M^{me} Elizabeth Wieben, le 18 juillet 2002, à Winnipeg au Manitoba. À la conclusion de l'audience en révision, elle a confirmé que M. Graham avait contrevenu à l'article et elle a maintenu l'amende de 250 \$.

L'APPEL

M. Graham n'était pas d'accord avec cette décision et un appel a été présenté en son nom. À l'origine, l'appel comportait sept motifs. Tous, sauf deux, ont été retirés au début de l'audience.

MOTIFS D'APPEL

1. L'agent d'audience a interprété de façon erronée la définition de décollage du RAC.
2. L'agent d'audience a interprété de façon erronée la preuve concernant le lien entre la personne qui manipule les contrôles sans nécessairement être le commandant de bord (un élément du chef d'accusation) désigné par la compagnie. De plus, à son avis, il s'agissait d'un élément non pertinent.

POINTS DE VUE DES PARTIES

L'appelant

M. Hiscock a plaidé que la conseillère a interprété de façon erronée la définition de « décollage ». Selon lui, l'événement mentionné dans l'avis n'a pas donné lieu à un décollage, donc un élément important de l'avis n'a pas eu lieu, à savoir « n'a pas obtenu [...] l'autorisation de décoller ». Le raisonnement derrière cet avancé est que la définition de « décollage » désigne le fait de quitter la surface d'appui. Selon lui, les actions qui sont intervenues avant et après ont une incidence uniquement si l'aéronef quitte effectivement la surface d'appui. De plus, il plaide que le législateur n'avait pas l'intention d'inclure les tentatives de décollage.

En ce qui a trait à la question du commandant de bord, M. Hiscock plaide qu'aucune preuve n'indique que M. Graham a été désigné par la compagnie à titre de commandant de bord de l'aéronef conformément à l'article 703.87 du RAC. Il prévoit que l'exploitant aérien doit désigner un commandant de bord pour chaque vol et, lorsque l'équipage comprend deux pilotes, un commandant de bord et un commandant en second. Il a admis dans sa présentation que M. Graham était membre d'équipage et qu'il était aux commandes de l'aéronef à ce moment-là.

Il a demandé que les conclusions de la conseillère ne soient pas maintenues.

L'intimé

Le représentant du ministre, M^e Hector, a passé en revue les faits de la cause pour nous et il a plaidé que les conclusions de la conseillère n'étaient pas déraisonnables puisqu'elles se fondaient sur les faits et qu'en conséquence, elles ne devraient pas être modifiées.

M^e Hector n'était pas d'accord avec les arguments de l'appelant concernant la définition d'un « décollage ». Il a plaidé que l'interprétation de la conseillère avait été exacte. Pour appuyer sa plaidoirie, il a présenté une cause du Tribunal de l'aviation civile^[1] dans laquelle on s'était prononcé sur le « décollage ».

LA LOI

L'article 28 de la *Loi sur l'aéronautique* :

28. Dans toute action ou procédure engagée en vertu de la présente loi, les inscriptions portées aux registres dont celle-ci exige la tenue font foi, sauf preuve contraire, de leur contenu contre l'auteur des inscriptions ou le responsable de la tenue des registres ou, s'il s'agit de produits aéronautiques, d'un aérodrome ou autre installation aéronautique, contre leur propriétaire, utilisateur ou exploitant.

L'alinéa 605.94(3)a) du RAC :

(3) Le propriétaire d'un aéronef doit conserver les entrées d'un carnet de route pour une période d'au moins :

a) soit un an;

[...]

L'alinéa 602.96(3)g) du RAC :

(3) le commandant de bord qui utilise un aéronef à un aérodrome ou dans son voisinage doit :

[...]

g) si l'aérodrome est un aérodrome contrôlé, obtenir de l'unité de contrôle de la circulation aérienne compétente, par radio-communications ou par signal visuel, une autorisation de circuler au sol ou d'effectuer un décollage ou un atterrissage à cet aérodrome.

L'article 703.87 du RAC :

703.87 L'exploitant aérien doit désigner pour chaque vol un commandant de bord et, lorsque l'équipage comprend deux pilotes, un commandant de bord et un commandant en second.

L'article 101.01 du RAC :

« autorisation du contrôle de la circulation aérienne » Autorisation accordée par une unité de contrôle de la circulation aérienne qui autorise un aéronef à évoluer dans l'espace aérien contrôlé aux conditions qu'elle fixe.

« décollage »

a) Dans le cas d'un aéronef autre qu'un dirigeable, l'action de quitter une surface d'appui, y compris le roulement au décollage et les opérations qui précèdent et suivent immédiatement cette action;

« prolongement d'arrêt » Aire rectangulaire au sol à l'extrémité d'une piste dans le sens du décollage, de même largeur que la piste, aménagée de façon à permettre à un avion de s'y immobiliser en cas de décollage interrompu.

DISCUSSION

Premier motif — Décollage

Nous rejetons le premier motif de l'appel et maintenons la conclusion de la conseillère.

Dans ses arguments, M. Hiscock a plaidé que le ministre n'avait pas prouvé un des éléments importants du chef d'accusation, à savoir « n'a pas obtenu [...] l'autorisation de décoller ». Considérant la définition de décollage, il dit que « l'aéronef doit quitter la surface d'appui » pour qu'on considère qu'il a décollé. Nous sommes incapable de nous rallier à l'une ou l'autre de ses propositions.

Il faut prendre connaissance des éléments de l'infraction et de la preuve qui supporte chacun de ceux-ci pour nous aider à comprendre cette question.

L'alinéa 602.96(3)g) du RAC :

(3) le commandant de bord qui utilise un aéronef à un aéroport ou dans son voisinage doit :

[...]

g) si l'aéroport est un aéroport contrôlé, obtenir de l'unité de contrôle de la circulation aérienne compétente, par radio-communications ou par signal visuel, une autorisation de circuler au sol ou d'effectuer un décollage ou un atterrissage à cet aéroport.

ÉLÉMENT	PREUVE
Commandant de bord d'un aéronef	Graham — carnet de route, témoignage de Moïse

utilisé à proximité d'un aérodrome	carnet de route et bande d'enregistrement de la tour
lorsque l'aérodrome est contrôlé	<i>Supplément de vol-Canada</i>
doit obtenir de l'unité de contrôle de circulation aérienne compétente	tour de St. Andrews tower — <i>Supplément de vol-Canada</i>
autorisation de décoller de l'aérodrome	aucune autorisation n'a été donnée au C-GPYJ depuis la tour St. Andrews — bande d'enregistrement de la tour

Le décollage même ne fait pas partie de la présumée infraction. L'élément décisif requis est l'autorisation de décoller, ce qui constitue une autorisation de procéder à l'intérieur de l'espace aérien contrôlé selon les conditions autorisées par l'unité de contrôle de la circulation aérienne. La bande d'enregistrement de la tour montre qu'aucune autorisation de procéder n'a été délivrée avant le commencement du roulement au décollage.

Question en litige

Nous devons nous prononcer à partir du début du décollage. Le règlement prévoit que le commandant de bord doit obtenir une autorisation pour décoller mais il ne dit pas quand il doit l'obtenir. Nous sommes d'accord avec l'argument de M. Welwood selon lequel il semble axiomatique qu'une autorisation soit requise avant le décollage. Nous trouvons des précédents à cet égard dans *A.I.P. Canada* (Publication d'information aéronautique), les *Règles de l'air et services de la circulation aérienne* (RAC) 4.2.8 Autorisation de décoller, « [...] Sur réception de l'autorisation, il accuse réception et décolle sans tarder [...] ».

M. Hiscock n'est pas nécessairement en désaccord avec ce point de vue mais plutôt sur la signification même d'un décollage. Il affirme que, pour que le roulement au décollage et les actions qui précèdent et suivent immédiatement le départ de la surface d'appui soient applicables, l'aéronef doit avoir effectivement quitté la surface d'appui. Nous ne croyons pas que ce point de vue soit justifiable. Aucune jurisprudence exposant ce point de vue n'a été présentée.

M^e Hector a par ailleurs présenté une jurisprudence qui appuie sa définition d'un décollage. Dans *Delco*^[2], le conseiller s'est prononcé sur le sens d'un décollage, dans ces termes :

Il est clair, quant à moi, que lors du décollage, dès que le moteur est mis en puissance dans le but d'effectuer le décollage, cette opération amorce le décollage. Dans les circonstances, la course sur l'eau de l'avion avec les volets en position de décollage, et le moteur lancé en puissance prêt pour le décollage, fait partie intégrante du décollage et dès lors l'avion est en vol, même s'il n'a en fait pris son envol que quelques centaines de pieds plus loin, hors ladite zone réglementée.

Ce n'est pas le dégagement de l'aéronef de la surface d'appui (l'eau dans les circonstances présentes) qui constitue le décollage, mais aussi l'ensemble de l'opération de l'avion précédant immédiatement son envol ou comme le définit la *Loi sur l'aéronautique* précitée, "l'action de quitter une surface d'appui, y compris

le roulement au décollage et les opérations qui précèdent ... immédiatement cette action".

Nous sommes d'accord avec cette analyse du décollage parce qu'elle déclare clairement que ce **n'est pas** le départ de l'aéronef de la surface d'appui qui constitue le décollage mais l'ensemble des actions qui précèdent le vol, y compris le roulement au décollage.

Nous sommes donc d'accord avec les conclusions de M^{me} Wieben selon lesquelles le roulement au décollage fait partie de la définition d'un « décollage ». L'aéronef ne doit pas nécessairement quitter la surface du sol. Un décollage peut être interrompu avant le décollage même de la surface d'appui mais le roulement au décollage avant l'interruption est tout de même reconnu comme partie intégrante du décollage. Ainsi, un prolongement d'arrêt est une aire à l'extrémité de la piste qui est aménagée pour permettre à un avion de s'y immobiliser en cas de décollage interrompu.

Le premier motif de l'appel est rejeté.

Deuxième motif — commandant de bord

Nous rejetons ce motif d'appel et maintenons la conclusion de la conseillère selon laquelle M. Graham était commandant de bord du vol parce que son nom est le seul qui figure au carnet de route.

Contre-interrogé par M. Hiscock, le témoin, l'inspecteur Moyses, a aussi déclaré que M. Graham lui avait dit qu'il était le commandant de bord. Bien que cette déclaration constitue une preuve par ouï-dire, elle est corroborée par la pièce M-5, soit le carnet de route. Dans le carnet, le nom « Graham » figure à la colonne 2, Pilote/Copilote. Il a de plus signé le carnet sous la rubrique signature.

L'article 28 de la *Loi sur l'aéronautique* prévoit que, dans toute procédure engagée en vertu de la Loi, les inscriptions portées aux registres dont celle-ci exige la tenue font foi, sauf preuve contraire, de leur contenu contre l'auteur des inscriptions.

La révision et cette audience en appel constituent des procédures engagées en vertu de la Loi.

Le carnet de route est un registre qui doit être tenu en vertu de l'alinéa 605.94(3)a) du RAC et les désignations Pilote/Copilote et Signature sont des inscriptions dans ce registre.

Aucun autre pilote à bord ayant pu assumer le rôle de commandant de bord, ne figure au carnet. M. Hiscock a posé des questions qui laissent entendre qu'il y avait sept personnes à bord; une d'entre elles était peut-être un autre pilote mais, en répondant, le témoin a déclaré qu'il ne savait pas qui était à bord. Un carnet de route d'aéronef contient normalement une colonne indiquant le nombre de personnes à bord mais la pièce en preuve ici ne montre pas cette colonne. Aucun témoin n'a été appelé pour établir le nombre de personnes à bord. Il y a une absence de preuve contraire à ce qui est établi par les inscriptions du carnet de route. En conséquence, les inscriptions doivent être interprétées comme une preuve de leur contenu (identité du pilote)

contre M. Graham puisque c'est lui qui a effectué l'inscription. Comme il était le seul pilote, il s'ensuit qu'il était commandant de bord.

M. Hiscock a de plus soulevé la question de la désignation d'un commandant de bord par une compagnie, en vertu de l'article 703.87 du RAC. Il déclare que 703 est l'article en vertu duquel le service aérien était exploité. Toutefois, il n'existe aucune preuve au dossier en ce qui concerne un service aérien. Il n'y a rien, par exemple un certificat d'exploitation aérienne, qui servirait à identifier la compagnie ou à établir qu'il y a eu une exploitation commerciale et il n'y a pas non plus d'indication sur l'article du RAC en vertu duquel la compagnie aurait pu être exploitée.

Les questions posées par une personne qui présente un cas ou des déclarations en cours de plaidoiries ne constituent pas une preuve sur laquelle une décision peut reposer. La conseillère, avec raison, n'a pas prêté attention aux diverses propositions avancées par M. Hiscock en contre-interrogatoire et dans ses plaidoiries.

La preuve au carnet et le témoignage de M. Moyse représentaient des motifs sur lesquels la conseillère pouvait considérer que M. Graham était commandant de bord. Nous maintenons sa décision sur ces fondements.

DÉCISION

Nous rejetons l'appel et maintenons les conclusions de la conseillère en première instance.

Motifs de la décision en appel :

M^e Allister Ogilvie, vice-président

Y souscrivent :

M^e Faye Smith, présidente

D^r Samuel Birenbaum, conseiller

^[1] *Ministre des Transports c. Delco Aviation Limited*, dossier n^o O-1918-41 (TAC).

^[2] *Ibid.*