



TRIBUNAL D'APPEL DES TRANSPORTS DU CANADA

Référence : *William Joseph Adams c. Canada (Ministre des Transports)*, 2022 TATCF 28
(décision interlocutoire)

N° de dossier du TATC : A-4748-33

Secteur : Aviation

ENTRE :

William Joseph Adams, requérant

- et -

Canada (Ministre des Transports), intimé

[Traduction française officielle]

Audience : Par observations écrites

Affaire entendue par : Keith Whalen, conseiller

Décision rendue le : 19 mai 2022

DÉCISION

Arrêt : La demande du ministre des Transports lui permettant de rouvrir son dossier de preuve et de convoquer un témoin expert à titre de témoin en contre-preuve est rejetée, et le contre-interrogatoire du requérant par le ministre reprendra le 2 juin 2022.

I. HISTORIQUE

[1] La présente affaire découle d'un avis d'amende pour contravention délivré au requérant à la suite de deux présumées contraventions au *Règlement de l'aviation canadien (RAC)*. Le requérant a demandé la révision des deux infractions alléguées : la première en ce qui concerne le paragraphe 602.88(2) du *RAC*, alors que le commandant de bord aurait décollé de Hopedale (T.-N.-L.) à destination de Springdale (T.-N.-L.) le 16 septembre 2020, sans la quantité de carburant suffisante pour atteindre la destination et sans réserve de carburant de 30 minutes; la seconde concernant l'alinéa 605.93(1)a) du *RAC*, pour avoir omis, le 16 septembre 2020, de faire des inscriptions précises dans le carnet de route quant à la quantité de carburant au décollage.

[2] Le 21 avril 2022, soit la deuxième journée de l'audience en révision de cette affaire, le représentant du requérant a fait savoir que son client témoignerait. À l'appui de ce témoignage, le représentant a produit en preuve un document créé par le requérant, et qui expliquait les calculs de carburant et le déroulement du vol ayant conduit aux violations alléguées.

[3] Le document de 160 mots tenant sur une page est une note personnelle du requérant rédigée dans un style télégraphique et fournissant des renseignements techniques sur l'étape de vol en cause. Ce document devait lui servir d'« aide-mémoire » au cours de son témoignage. Le représentant du requérant a indiqué que le témoignage de son client porterait sur le contenu exact de ce document.

[4] Le représentant du ministre des Transports (ministre) s'est opposé au dépôt en preuve du document en question, arguant que celui-ci venait tout juste d'être présenté à l'audience en révision du Tribunal d'appel des transports du Canada (Tribunal), qu'il contenait des renseignements techniques et qu'il ne se trouvait pas dans le répertoire sécurisé du greffe du Tribunal avant le début de l'audience. Il a ajouté que, puisqu'il n'avait pu prendre connaissance de ce document avant l'audience, la situation nécessitait l'ajournement de l'audience pour qu'il puisse obtenir des conseils techniques en vue de préparer le contre-interrogatoire du requérant de façon appropriée. Le représentant du requérant s'opposa à cette demande, estimant qu'elle porterait préjudice à son client, puisque le ministre avait déjà présenté et conclu sa preuve.

[5] Après discussion, le Tribunal a statué que le document devait être accepté en preuve, et le témoignage du requérant a été entendu. Son témoignage a rendu fidèlement l'information contenue dans le document.

[6] À la fin du témoignage du requérant, mais avant le contre-interrogatoire, le représentant du ministre a demandé un ajournement afin de pouvoir s'entretenir avec un expert de l'exploitation d'aéronefs de type Piper Navajo PA 31. Il a également indiqué qu'il pourrait souhaiter qu'un témoin expert assiste à l'audience et témoigne en réponse au témoignage du requérant.

[7] Dans un souci d'équité procédurale, le Tribunal a ajourné l'audience jusqu'au 2 juin 2022. Le Tribunal a informé les parties qu'il examinerait la demande du ministre de rouvrir son dossier preuve et de faire entendre un témoin expert.

[8] À l'invitation du Tribunal, le ministre et le requérant ont soumis des observations écrites sur la question de savoir s'il y avait lieu de permettre au ministre de rouvrir son dossier et d'autoriser le témoignage supplémentaire d'un témoin expert. Par la présente, le Tribunal statue sur cette question.

II. ANALYSE

A. Question à trancher

[9] Le Tribunal doit déterminer s'il y a lieu de permettre au ministre de rouvrir son dossier de preuve, et d'autoriser le témoignage supplémentaire d'un témoin expert.

B. Expertise du Tribunal

[10] Le représentant du ministre a expliqué qu'un ajournement était nécessaire pour qu'il puisse s'entretenir avec un pilote expert du Piper Navajo et décider si la présence de ce témoin expert était requise pour réfuter les calculs de carburant. Il a déclaré ne pas posséder l'expertise technique d'un pilote pour mener un contre-interrogatoire efficace.

[11] Pour ce qui est des aspects techniques des calculs de carburant que les deux parties ont présentés au Tribunal, le régime qui sous-tend le Tribunal prévoit que les conseillers comptent sur leur expérience et leur expertise en matière d'aéronautique et de sécurité aérienne pour évaluer les témoignages d'experts au cours des audiences et en tirer des conclusions conformes au gros bon sens (*Canada (Procureur général) c. Friesen*, 2017 CF 567, par. 60-65).

[12] En l'espèce, à titre de conseiller du Tribunal je possède une vaste expérience en tant que pilote et, compte tenu de ces antécédents, il est raisonnable que j'évalue la preuve technique au cours de cette audience et que j'en tire des conclusions sensées.

C. Efficacité du Tribunal

[13] Les règles régissant les procédures devant le Tribunal ne sont pas encadrées par les règles de preuve rigoristes habituelles. Le Tribunal a le loisir de prendre toutes les mesures qu'il juge nécessaires pour lui permettre de régler la question de manière efficace, complète et équitable. L'article 4 des *Règles du Tribunal d'appel des transports du Canada (Règles du TATC)* dispose que :

4 Le Tribunal peut prendre les mesures qu'il juge nécessaires pour trancher efficacement, complètement et équitablement, au cours d'une instance, toute question de procédure non prévue par la Loi, par les lois visées aux paragraphes 2(2) et 2(3) de la Loi ou par les présentes règles.

[14] Dans la présente affaire, étant donné que le ministre s'est déjà vu accorder un report, et en l'absence de préjudice à son endroit puisque le ministre n'a pas été pris par surprise (voir la section ci-dessous), le Tribunal refuse de retarder davantage le règlement rapide de cette affaire.

D. L'allégation de surprise du ministre

[15] Le représentant du ministre a déclaré dans ses observations qu'il avait été nettement surpris par l'explication du requérant et son calcul du carburant, ajoutant qu'il ne pouvait pas savoir à l'avance que le requérant soulèverait des questions touchant la turbulence, la sécurité, la puissance continue maximale pendant la montée et la montée d'une durée de 30 minutes.

[16] Lors de l'audience des 20 et 21 avril, le représentant du ministre s'est informé si le requérant allait témoigner, ce à quoi le représentant du requérant a répondu qu'il en informerait le Tribunal après la présentation de la cause du ministre. Cette position a été clairement exprimée au ministre dès la conférence préparatoire à l'audience, le 17 janvier 2022. Je conclus de cet échange d'informations que le représentant du ministre savait que le requérant pourrait être appelé à témoigner pour sa propre défense.

[17] Il est en outre très probable qu'au cours de l'enquête sur cet événement, l'enquêteur ait tenu compte des divers facteurs influant sur les conditions de vol et la consommation subséquente de carburant. Ces questions ne devraient pas surprendre le ministre puisque, généralement, c'est à lui qu'il incombe de faire la preuve de chaque élément de toute violation présumée du régime de réglementation. Cela est d'autant plus vrai en l'espèce, alors que la consommation de carburant fait partie intégrante et constitue l'un des éléments clés des infractions présumées que le requérant a commises.

[18] La décision jurisprudentielle présentée par le ministre sur la notion de « surprise » dans un contexte de droit criminel ne trouve pas pertinence dans le contexte réglementaire actuel. Dans l'affaire qui nous occupe, le fardeau d'établir la survenance de la contravention appartient au ministre, conformément au paragraphe 7.91(4) de la *Loi sur l'aéronautique*.

[19] Le représentant du ministre devait être conscient du fait que si le requérant témoignait, il donnerait probablement un compte rendu du vol en cause et, selon toute vraisemblance, que ce compte rendu inclurait des renseignements sur les calculs de carburant, la consommation de carburant et les conditions de vol. En prévision de ce témoignage éventuel et du contre-interrogatoire du requérant, le représentant du ministre aurait dû être préparé et aurait pu consulter un expert du type d'aéronef Piper Navajo beaucoup plus tôt.

[20] J'en viens à la conclusion que le témoignage du requérant ne constituait pas une surprise compte tenu des éléments constitutifs des violations que le ministre devait prouver. Celui-ci bénéficie déjà d'un ajournement avant le contre-interrogatoire du requérant. J'estime qu'il serait injuste et injustifié d'autoriser, en plus de l'ajournement, la réouverture du dossier de preuve du ministre, le tout en conformité avec l'article 4 des *Règles du TATC* précédemment citées.

E. « Aide-mémoire »

[21] Au cours de son témoignage, le requérant a utilisé un document comme « aide-mémoire », lequel document a été déposé en preuve (pièce 11). Le simple fait que le requérant ait utilisé un document comme aide-mémoire ne suffit pas en soi à établir une preuve nouvelle et imprévue prenant le ministre par surprise. Dans notre contexte d'application de la réglementation, il ne s'agissait que d'un aide-mémoire qui reproduisait par écrit exactement les mêmes renseignements qu'a offerts le requérant durant son témoignage verbal.

[22] J'ai déterminé que le témoignage du requérant avait couvert l'ensemble des renseignements consignés et qu'il représente maintenant une preuve produite et non contestée. De ce fait, je ne vois aucune raison valable de permettre la réouverture du dossier du ministre.

F. Conclusion

[23] Le ministre a conclu sa cause et présenté sa preuve dans le but de s'acquitter de son fardeau. Aucune réouverture ne sera autorisée. L'ajournement de l'audience jusqu'au 2 juin 2022 donne au ministre le temps de consulter son témoin expert et de préparer son contre-interrogatoire.

[24] Je ne crois pas qu'il soit nécessaire, et je ne vois pas l'intérêt qu'aurait le Tribunal, de permettre au ministre de rouvrir son dossier de preuve et d'appeler un témoin expert pour réfuter le témoignage du requérant. Les parties ont témoigné sur les calculs de carburant pour le vol en cause et sur la façon dont elles en sont arrivées à leurs calculs respectifs. Le ministre sera autorisé à contre-interroger le requérant en profondeur, et ce sur les différents aspects techniques de son témoignage.

[25] Il est donc suffisant et approprié de permettre au ministre de contre-interroger le requérant sur son témoignage, mais il serait injuste de laisser le ministre profiter de cette situation pour rouvrir son dossier de preuve, après l'avoir précédemment clos, dans le but de faire entendre un témoin expert.

III. Décision

[26] La demande du ministre des Transports lui permettant de rouvrir son dossier de preuve et de convoquer un témoin expert à titre de témoin en contre-preuve est rejetée, et le contre-interrogatoire du requérant par le ministre reprendra le 2 juin 2022.

Le 19 mai 2022

(Original signé)

Keith Whalen
Conseiller

Représentants des parties

Pour le ministre : Martin Forget
Pour le requérant : Philip C. W. Whalen