



COUR MARTIALE

Référence : *R. c. Steven*, 2016 CM 1013

Date : 20160715

Dossier : 201504

Cour martiale permanente

Base des Forces canadiennes Esquimalt
Esquimalt (Colombie-Britannique), Canada

Entre :

Sa Majesté la Reine

- et -

Matelot-chef J.W.L. Steven, contrevenant

En présence du : Colonel M. Dutil, J.C.M.

MOTIFS DE LA SENTENCE

(Prononcés de vive voix)

[1] Le matelot-chef Steven a admis sa culpabilité quant à un chef d'accusation de conduite préjudiciable au bon ordre et à la discipline fondé sur l'article 129 de la *Loi sur la défense nationale* et un chef d'accusation d'ivresse fondé sur l'article 97 de la *Loi sur la défense nationale*. Les accusations se lisent comme suit :

PREMIER CHEF D'ACCUSATION	UNE INFRACTION PUNISSABLE EN VERTU DE L'ARTICLE 129 DE LA LOI SUR LA DÉFENSE NATIONALE, À SAVOIR UNE CONDUITE PRÉJUDICIABLE AU BON ORDRE ET À LA DISCIPLINE
--------------------------------------	--

art. 129 LDN	<i>Exposé du cas:</i> vers 2 h le 2 juillet 2014, à bord du NCSM Whitehorse, à quai à San Diego (Californie, États-Unis), l'accusé a pénétré sur un pont de postes
--------------	--

d'équipage désigné comme étant le dortoir des femmes alors qu'il n'agissait pas dans l'exercice de ses fonctions, contrevenant ainsi à l'article 2132 des Ordres permanents des navires.

DEUXIÈME CHEF D'ACCUSATION UNE INFRACTION PUNISSABLE EN VERTU DE L'ARTICLE 97 DE LA *LOI SUR LA DÉFENSE NATIONAL*, À SAVOIR L'IVRESSE

art. 97 LDN *Exposé du cas:* le 2 juillet ou peu avant cette date, à bord du Navire canadien de Sa Majesté (NSCM) Whitehorse, à quai à San Diego (Californie, États-Unis), l'accusé était ivre.

[2] Les avocats ont présenté une recommandation conjointe demandant à la Cour de prononcer une peine consistant en un blâme et une amende d'un montant de 3 000 \$, payable en deux versements égaux. Il est reconnu qu'à moins qu'elle estime que la peine conjointement proposée est contraire à l'intérêt public ou qu'elle est susceptible de déconsidérer l'administration de la justice, la Cour doit l'accepter. Pour les motifs ci-après, la Cour accepte la proposition des avocats.

[3] Le matelot-chef Steven s'est engagé dans la réserve des Forces armées canadiennes le 20 novembre 2006 en tant que communicateur naval. Au moment de l'incident donnant lieu à la présente procédure, il était matelot de 1^{re} classe. Il est devenu matelot-chef le 1^{er} janvier 2015. Le matelot-chef Steven a suivi des cours de qualification professionnelle, notamment le niveau de qualification 2 partie 2, en 2011, et la qualification élémentaire en leadership en 2013. Il a agi comme communicateur naval de classe C pendant de longues périodes à bord de nombreux navires de la Marine royale canadienne de classe *Kingston* depuis 2010. Au cours de sa carrière dans les Forces armées canadiennes, il a passé 673 jours en mer et il a pris part à l'opération CARIBBE à quatre reprises, soit du 17 août au 12 octobre 2010 à bord du NCSM *Brandon*, du 19 février au 28 mars 2014 et du 23 février au 7 avril 2015 à bord du NCSM *Whitehorse* et du 23 octobre au 9 décembre 2015 à bord du NCSM *Brandon*. C'est dans le cadre de l'opération CARIBBE que le Canada participe à la campagne multinationale contre les trafics illicites auxquels se livre le crime organisé transnational dans la mer des Caraïbes et dans la zone Est de l'océan Pacifique. Le matelot-chef Steven était affecté au NCSM *Whitehorse* lorsque ce navire, aux côtés de son navire-jumeau, le NCSM *Nanaimo*, a été chargé d'appuyer l'exercice Rim of the Pacific (RIMPAC) 2014. Depuis l'incident, le matelot-chef Steven a continué à travailler en tant que communicateur naval de classe C dans la réserve pendant de longues périodes sur des navires de classe *Kingston*. Il est actuellement en mission sur le NCSM *Brandon* en tant que timonier, le communicateur naval principal du navire.

[4] Il est utile de mentionner que l'exercice Rim of the Pacific (RIMPAC) est le plus important exercice maritime international au monde auquel participent des pays

ayant un intérêt dans la région de la côte du Pacifique. L'exercice RIMPAC se déroule tous les deux ans depuis les îles Hawaï et Pearl Harbor. Il offre une importante occasion d'entraînement qui permet d'améliorer l'interopérabilité entre les forces armées participantes et l'état de préparation à l'égard d'un large éventail d'opérations possibles, tout en renforçant les partenariats interarmées. L'exercice RIMPAC 2014 a eu lieu entre le 26 juin et le 1^{er} août 2014 dans les régions d'Hawaï et du sud de la Californie. Le Canada a envoyé en mission plus de 1 000 militaires, notamment des membres des forces terrestres, aériennes et navales, trois navires (les NCSM *Calgary*, *Nanaimo* et *Whitehorse*), un sous-marin (le NCSM *Victoria*) et plusieurs aéronefs (six CF-18 Hornet, un CC-130 Hercules, un CC-150 Polaris et trois CP-140 Aurora). Dans le cadre du RIMPAC 2014, les militaires les plus hauts gradés des Forces armées canadiennes occupaient plusieurs postes de direction clés. Au total, l'exercice RIMPAC 2014 a mobilisé 47 navires, six sous-marins, plus de 200 aéronefs et environ 25 000 militaires de 22 pays. L'exercice RIMPAC 2014 était un exercice complexe qui s'est déroulé en trois phases, à savoir la phase portuaire, la phase d'entraînement à l'intégration des forces et la phase libre action. Pendant la phase portuaire les participants ont pris part à des séances d'information en personne, des entraînements et des séances de planification détaillée de façon à ce qu'ils apprennent à se connaître, et à leur permettre de mettre au point certains détails et de jeter les bases d'un environnement opérationnel professionnel propice à la réussite. La phase suivante, la phase d'entraînement à l'intégration des forces, consistait en un programme d'entraînement structuré et détaillé permettant aux participants d'exercer leurs activités au sein du groupe de travail dans un environnement solide de commandement et de contrôle multinational. La dernière phase, la phase de libre action, consistait à mettre à l'essai les compétences acquises à l'occasion d'un exercice dans lequel les commandants de composante et les unités subordonnées devaient réagir dans des scénarios de plus en plus critiques, notamment des situations réalistes auxquelles pourraient être confrontés les pays sur la côte du Pacifique. Ainsi, les unités participantes et le personnel ont fait face à des situations difficiles et variées comprenant des menaces aériennes, marines, sous-marines et terrestres.

[5] Les NCSM *Whitehorse* et *Nanaimo* étaient chargés d'appuyer certains aspects de l'exercice RIMPAC 2014 dans le sud de la Californie. Ces navires de classe *Kingston* disposent d'un équipage de 43 personnes chacun, des réservistes des forces navales pour la plupart. En général, seuls deux membres d'équipage sur chacun de ces navires sont des membres de la Force régulière. Dans l'exercice de ses fonctions avant l'incident, le matelot-chef Steven travaillait directement avec l'officier de navigation du NCSM *Whitehorse* : il l'aidait à préparer le trafic des messages et à résoudre certains problèmes d'équipement lorsqu'elle était l'officier de service. À bord du NCSM *Whitehorse*, seuls trois membres de l'équipage étaient de sexe féminin, à savoir deux militaires du rang et l'officier de navigation. Les trois membres d'équipage de sexe féminin partageaient une cabine à l'avant du navire, à tribord. L'article 2132 des Ordres permanents, version AL9, modification 1, intitulé « MIXED GENDER IN MESS DECKS/LIVING SPACES » (MIXITÉ SUR LES PONTS DES POSTES D'ÉQUIPAGE ET DANS LES ESPACES DE VIE), aux pages 2 à 72, prévoit au

paragraphe 1 que le personnel ne doit pas pénétrer sur les ponts des postes d'équipage ni dans tout autre espace temporairement désigné comme le dortoir du sexe opposé, sauf dans l'exercice de ses fonctions.

[6] L'incident à l'origine des chefs d'accusation examinés par la Cour s'est produit au cours de la phase portuaire, alors que les NCSM *Whitehorse* et *Nanaimo* étaient amarrés au quai 4 de la base navale de San Diego (États-Unis). L'incident a eu lieu le lendemain de la fête du Canada. À cette occasion, une réception avait été organisée le soir dans un pub de San Diego. De nombreux membres d'équipage des deux navires canadiens s'y sont rendus, notamment le commandant en second, l'officier de navigation, le capitaine d'armes et le matelot de 1^{re} classe Steven du NCSM *Whitehorse*. Le matelot de 1^{re} classe Steven, tel était alors son titre, a soupé au pub et a bu au moins 10 verres et une partie d'une bouteille de vin. Il a également offert des boissons à d'autres personnes présentes. Il était très ivre à la fin de la soirée. Sa note au bar s'élevait à environ 200 \$ US. Les quatre membres d'équipage du NCSM *Whitehorse* susmentionnés ont quitté le pub ensemble en taxi pour retourner au navire. Le taxi les a déposés devant la barrière de sécurité et ils ont marché jusqu'à la jetée où était amarré le navire, à environ 1 h le 2 juillet 2014. L'officier de navigation est rentrée se coucher, dans sa cabine. Le matelot de 1^{re} classe Steven a discuté avec plusieurs camarades de bord, est allé au réfectoire des soldats mettre de la nourriture dans le réfrigérateur, puis est allé se coucher.

[7] À environ 2 h le 2 juillet 2014, le matelot de 1^{re} classe Steven a pénétré dans la cabine des femmes à bord du NCSM *Whitehorse*, où dormaient trois membres d'équipage de sexe féminin, dont l'officier de navigation. Il a pénétré dans la couchette de l'officier de navigation, ce qui l'a réveillée. Encore endormie, l'officier de navigation a tout d'abord cru qu'elle était chez elle avec son mari. Une fois mieux réveillée, elle s'est rappelé qu'elle était à bord du navire, dans sa cabine, qui était plongée dans l'obscurité. Elle a senti le visage et les poils faciaux du matelot de 1^{re} classe Steven et s'est rendu compte qu'il ne s'agissait pas de son mari. Elle est devenue très inquiète et a demandé à l'intrus de s'identifier. Il n'a pas répondu, malgré ses demandes répétées. Convaincue qu'il s'agissait du matelot de 1^{re} classe Steven (tel était alors son titre) elle lui a demandé s'il était le matelot de 1^{re} classe Steven. Il a répondu que oui. Elle lui a ordonné de sortir de sa cabine, ce qu'il a fait immédiatement. Depuis lors, elle souffre des séquelles laissées par le comportement du contrevenant, aussi bien sur le plan professionnel que personnel. Elle a déposé une Déclaration de la victime qui ne laisse aucun doute quant au tort considérable causé par l'abus de confiance du contrevenant envers une camarade de bord cette nuit-là.

[8] Elle a signalé l'incident. Il l'a grandement perturbée, mais aucune mesure officielle n'a été prise à cette époque. Elle n'a pas pu dormir dans sa cabine cette nuit-là. Elle ne se sentait plus suffisamment à l'aise pour travailler avec le matelot de 1^{re} classe Steven, avec lequel elle communiquait habituellement sur une base régulière dans l'exercice de ses fonctions d'officier de navigation, d'officier de service et d'officier supérieur à bord du navire. L'unité a mené une enquête et s'est entretenue

avec de nombreux témoins. Le Service national des enquêtes a également mené une entrevue initiale avec l'officier de navigation. Le matelot de 1^{re} classe Steven est débarqué du navire et il a été rapatrié à Esquimalt par avion.

[9] L'unité de police militaire (Esquimalt) a repris l'enquête. Le 22 juillet 2014, l'enquêteur a mis en garde le matelot de 1^{re} classe Steven, qui a convenu de produire une déclaration. Dans sa déclaration, il a reconnu qu'il était très ivre ce soir-là et que son état d'ébriété se situait à un niveau de huit ou neuf sur une échelle de dix. Le matelot de 1^{re} classe Steven a ajouté qu'il ne se souvenait pas d'avoir pénétré dans la cabine des femmes à bord du bateau et qu'il se souvenait uniquement d'être allé se coucher dans sa propre couchette et de s'être réveillé dans sa couchette le lendemain matin.

[10] La Cour a été informée que cet incident était l'un de trois incidents qui se sont produits la fin de semaine en question et au cours desquels il y aurait eu inconduite de la part des membres de l'équipage du NCSM *Whitehorse* et surconsommation d'alcool. Par conséquent, les autorités militaires canadiennes ont interrompu la participation du NCSM *Whitehorse* à l'exercice RIMPAC dès le 3 juillet 2014 et ont ordonné au navire de rentrer à Esquimalt. L'affaire a fait l'objet d'une importante couverture médiatique. Une fois le navire de retour, le commandant de la flotte canadienne du Pacifique a examiné les dimensions opérationnelles, administratives et disciplinaires du navire et il a conclu que les mesures appropriées avaient été prises par l'équipe de commandement et que le navire était prêt à reprendre ses tâches opérationnelles. Toutefois, divers incidents, dont les trois incidents susmentionnés, ont entraîné la conduite d'un examen interne des politiques et procédures de la Marine royale canadienne relatives à l'alcool et au comportement de l'équipage à bord et à terre. Les conclusions de l'examen et des recommandations ont été communiquées par le commandant de la Marine royale canadienne le 12 décembre 2014. À la suite de cet examen, certaines procédures relatives au comportement du personnel et à l'alcool ont été modifiées, une formation plus poussée a été offerte en ce qui concerne les règles de conduite dans la Marine royale canadienne, et celles-ci ont fait l'objet d'une plus grande diffusion.

[11] La détermination de la peine en cour martiale a pour objectif essentiel de contribuer au respect de la loi et au maintien de la discipline militaire par l'infliction de peines qui visent à atteindre au moins un des objectifs suivants : dénoncer le comportement illégal; dissuader le contrevenant et d'autres personnes qui pourraient être tentées de commettre des infractions de même nature; isoler, au besoin, le contrevenant de la société en général; assurer la réparation des torts causés aux victimes ou à la collectivité; susciter le sens des responsabilités chez les contrevenants, notamment, par la reconnaissance du tort qu'ils ont causé à la victime et à la collectivité; favoriser la réadaptation et la réinsertion sociale du contrevenant.

[12] La peine infligée doit également prendre en compte les principes suivants. La peine doit être proportionnelle à la gravité de l'infraction, à la réputation du contrevenant et à son degré de responsabilité. Elle devrait être semblable aux peines

infligées à des contrevenants pour des infractions semblables commises dans des circonstances semblables. La Cour doit aussi respecter le principe selon lequel un contrevenant ne devrait pas être privé de liberté si les circonstances justifient des sanctions moins contraignantes. Autrement dit, on devrait recourir à la peine d'emprisonnement en dernier ressort. Enfin, la peine devrait être adaptée aux circonstances aggravantes ou atténuantes liées à la perpétration de l'infraction ou à la situation du contrevenant. Cependant, la Cour doit faire preuve de retenue lorsqu'elle détermine la peine en infligeant la sanction la moins sévère possible qui permet de maintenir la discipline. Les deux parties conviennent qu'en l'espèce ce sont surtout les objectifs de dénonciation et de dissuasion générale qui importent. La peine doit également refléter le préjudice causé à la victime, les conséquences de l'incident sur les membres du NCSM *Whitehorse* qui ont perdu une occasion importante de participer à un entraînement et, de façon générale, ses effets sur l'exercice RIMPAC 2014 sur le plan opérationnel.

[13] Outre la gravité objective de ces infractions, lorsque des personnes déclarées coupables sont passibles de la destitution ignominieuse du service de Sa Majesté et d'une peine d'emprisonnement de moins de deux ans respectivement, la Cour considère que les circonstances entourant la perpétration des infractions sont particulièrement aggravantes. L'abus de confiance commis par le contrevenant envers une camarade de bord au cours d'un exercice opérationnel important a non seulement eu des conséquences sur l'efficacité globale du navire et de la Marine royale canadienne dans le cadre de l'exercice RIMPAC 2014, mais il a également causé un préjudice grave à la victime, qui souffre encore des séquelles de l'abus de confiance. Il ne s'agit pas de l'un de ces cas où un soldat s'est enivré dans le mess après le travail, a eu une conduite répréhensible et ne s'est pas rendu à un rassemblement le lendemain matin. La conduite et le comportement du contrevenant ont eu des conséquences graves et ils se situent au haut de l'échelle de gravité pour ce type d'infraction.

[14] Cependant, la Cour considère les éléments suivants comme des facteurs atténuants compte tenu des circonstances :

- a) Le plaidoyer de culpabilité du matelot-chef Steven. Le contrevenant a reconnu devant la Cour sa culpabilité concernant les infractions qui lui sont reprochées. La Cour considère que cet aveu démontre qu'il éprouve des remords pour ses actes et qu'il accepte sa responsabilité. En plaidant coupable, il a également épargné à la victime d'avoir à témoigner devant la Cour.
- b) États de service du matelot-chef Steven. Le contrevenant a participé à plusieurs missions en tant que réserviste au cours de sa carrière et s'est acquitté dûment de ses fonctions. Malgré les chefs d'accusation qui pesaient contre lui, il a été promu matelot-chef. Cette nomination semble démontrer que sa chaîne de commandement estime que sa conduite ne

cadre pas avec son comportement habituel et qu'il s'agissait d'un incident isolé.

- c) L'absence d'antécédents criminels et disciplinaires. Le contrevenant n'a fait l'objet d'aucune condamnation au criminel par le passé et il s'agit de son premier démêlé avec le système de justice militaire.
- d) Le temps écoulé depuis la perpétration de l'infraction. Les faits de cette affaire sont simples et l'enquête a été menée peu de temps après l'incident. Cette affaire aurait pu être jugée avec plus de célérité.

POUR CES MOTIFS, LA COUR :

[15] **DÉCLARE** le contrevenant coupable du chef d'accusation de conduite préjudiciable au bon ordre et à la discipline en vertu de l'article 129 de la *Loi sur la défense nationale* et du chef d'accusation d'ivresse en vertu de l'article 97 de la *Loi sur la défense nationale*.

[16] **CONDAMNE** le contrevenant aux peines suivantes : un blâme et une amende d'un montant de 3 000 \$ payable en deux versements mensuels égaux à compter du 31 juillet 2016.

Avocats :

Commandant S. Archer pour le Directeur des poursuites militaires

Capitaine de corvette B. Walden et lieutenant-colonel D. Berntsen, Service d'avocats de la défense, avocats du matelot-chef J.W.L. Steven