

TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE

ENTRE :

Nabil Tamimi, requérant(e)

- et -

Ministre des Transports, intimé(e)

LÉGISLATION:

Loi sur l'aéronautique, L.R.C. 1985, ch. A-2, mod., art. 7.3(1)(f)

ONA série IV, no. 2, art. 14(2)

Règlement de l'Air, C.R.C. 1978, ch. 2, mod., art. 828

Vol de nuit sans avoir la qualification pertinente, Transport de passagers sans avoir la qualification pertinente, Permis d'élève-pilote, Altération d'inscriptions dans le carnet de bord

Décision à la suite d'une révision
John J. Eberhard, Q.C.

Décision : le 30 mars 1992

TRADUCTION

JE CONFIRME L'ALLÉGATION DU MINISTRE RELATIVEMENT A CHACUN DES CHEFS D'ACCUSATION MENTIONNÉS CI-DESSUS, ET J'AUGMENTE DE 42 JOURS A 90 JOURS LA DURÉE DE LA SUSPENSION, LAQUELLE DOIT PRENDRE EFFET LE 1^{er} MAI 1992.

L'audience en révision relative à l'affaire en rubrique s'est tenue au Holiday Inn, Toronto Downtown - City Hall, Carlton Suite, 2^e étage, 89, rue Chestnut, dans la ville de Toronto (Ontario), le 14 février 1992, a été ajournée, puis reprise à 9 h au North York Memorial Community Hall, sis au 5110, rue Yonge, niveau Concourse, salle des comités n° 2, le 11 mars 1992.

ÉLÉMENTS DE BASE

La présente audience en révision est tenue à la demande du requérant par suite d'un Avis de suspension en vertu de l'article 6.9 de la Loi sur l'aéronautique. Le ministre des Transports a suspendu le document d'aviation canadien du requérant parce qu'il a enfreint plusieurs articles de la Loi sur l'aéronautique. Ces articles sont les suivants :

Chef d'accusation 1 :

« Loi sur l'aéronautique, alinéa 7.3(1)f), en ce sens que, le ou vers le 29 juillet 1990, vous avez, à titre de commandant de bord, piloté un avion PA28 immatriculé **C-FPVN** avec un passager à bord ».

Chef d'accusation 2 :

« Règlement de l'air, art. 828, en ce sens que le carnet de route de l'aéronef **C-FPVN** indique que les inscriptions faites les 29 juillet 1990 et 15 novembre 1990 ont été altérées ».

Chef d'accusation 3 :

« L'Arrêté sur les avantages des licences de membre d'équipage de conduite (ONA IV, n° 2, par. 14(2)), en ce sens que les 27 septembre 1990, 15 novembre 1990 et 2 décembre 1990, ou vers ces dates, vous avez, à titre de commandant de bord de l'avion PA28 immatriculé **C-FPVN**, effectué un vol de nuit. Vous ne possédez pas de qualification de vol de nuit ».

Le 27 août 1991, à sa demande, M. Tamimi a obtenu un sursis de suspension en attendant les résultats de l'audience en révision.

ÉLÉMENTS DE PREUVE

Au début, le requérant a soulevé l'objection préliminaire suivante :

(traduction)

« Je n'ai jamais piloté cet avion avant. »

Naturellement, si c'était le cas, cela donnerait lieu à une révocation des allégations portées contre lui. On a informé le requérant que telle pouvait bien être la nature de sa défense, et qu'il pourrait la présenter au moment opportun. Néanmoins, la déclaration a bel et bien un rapport avec une règle de procédure établie durant l'audience sur laquelle porte la présente décision.

Le premier témoin appelé par le ministre était **Shailesh R. Dubey**. Cet instructeur de vol, qui possède une qualification de première classe et qui a à son actif quelque 2 300 heures de vol, a rencontré le requérant en mai 1991. Il était l'instructeur de ce dernier, qui désirait obtenir une licence de pilote privé. Le 28 mai 1991, il s'est rendu en Alberta avec le requérant, a acheté un aéronef qu'il a piloté jusqu'à Toronto, avec le requérant. L'aéronef était immatriculé C-FVPN.

Tamimi a piloté l'aéronef, et a consigné les heures de vol comme étant des heures d'instruction en double commande.

Dans le courant de la période de décembre 1990 à février 1991, M. Dubey a demandé à M. Tamimi de lui fournir des copies du carnet de route de l'aéronef afin qu'il puisse mettre à jour son propre carnet de route. Il a déclaré avoir fait des copies de ce carnet à l'aéroport de Toronto Island. Des copies du carnet ont été enregistrées comme pièce M-4.

À la demande d'employés de Transports Canada (Application des règlements), ces carnets ont été envoyés à Transports Canada le 12 février 1991. Le témoin a déclaré qu'en aucun temps, il n'avait permis au requérant de transporter des passagers ou d'effectuer des vols de nuit.

Au cours de leurs relations, M. Tamimi a présenté à M. Dubey une certaine dame Erin McMurren comme co-proprétaire de l'aéronef. M. Dubey a vu M. Tamimi le 13 juin 1990, avec l'aéronef en question dans l'aire de trafic de l'aéroport de Toronto Island en face du hangar n° 3. Il a vu l'aéronef s'engager dans l'aire de trafic depuis la voie de circulation. Deux personnes sont descendues de l'aéronef, l'une était le requérant et l'autre, M^{me} McMurren.

L'inspecteur Kathleen Richter travaille au service des Licences de Transports Canada. C'est un instructeur compétent, et elle est autorisée par Transports Canada à délivrer des permis et certificats aux élèves-pilotes. Elle possède une vaste expérience relative à la délivrance des licences aux élèves, notamment aux restrictions imposées sur les permis d'élève-pilote.

À cet égard, je suis assuré qu'un élève-pilote effectue chaque vol sous la surveillance d'un instructeur, qu'il ne peut transporter de passagers s'il n'y a pas un autre pilote autorisé à bord, et qu'il peut seulement effectuer des vols VFR de jour. Ces restrictions sont indiquées sur le permis d'élève-pilote.

D'après les dossiers de Transports Canada, Mme Richter a déclaré que le requérant avait les privilèges de l'élève-pilote durant son entraînement. Le 27 juillet 1990, le requérant a échoué à son examen de pilotage, mais on l'a autorisé à le reprendre. Il a réussi l'examen le 30 juillet 1990, et un permis temporaire lui a alors été délivré. Le 10 octobre 1990, on a recommandé à Transports Canada de lui délivrer un permis permanent.

Il est à noter qu'un permis temporaire est délivré pour une période de 180 jours. Lorsque le permis de pilote privé a été délivré, il ne portait pas d'annotation de vol de nuit et, par conséquent, n'indiquait pas que le pilote était qualifié pour effectuer des vols de nuit. D'après le certificat de validation de la licence, le permis était valide jusqu'au 1^{er} février 1992. La pièce M-6 est une copie de la licence de pilote privé permanente qui a été délivrée et prenait effet le 26 novembre 1990.

En conséquence, durant la période en question (débutant le 30 juillet), M. Tamimi était autorisé à transporter des passagers sur des vols VFR de jour seulement.

Les inscriptions suivantes se trouvent dans le carnet de route déposé par M. Dubey :

29 juillet 1990 - un vol de retour depuis l'aéroport de Toronto Island jusqu'à Muskoka avec deux personnes à bord (M. Tamimi et Mme McMurren). Dans la colonne indiquant la personne qui fait l'inscription, on a inscrit le numéro de permis du pilote - YZX359708.

27 septembre 1990 - un vol de la ville de Québec à Toronto Island effectué entre 15 h 40 et 20 h 15 (8 h 15 pm heure locale)

15 novembre 1990 - un vol de Toronto Pearson à Toronto Island entre 20 h 00 et 20 h 10 (8 h 10 pm heure locale)

2 décembre 1990 - un vol de St. Catherines à Toronto Island entre 17 h 35 et 18 h 00 (6 h 00 pm heure locale)

Dans son témoignage, l'inspecteur Richter a montré, en se basant sur des renseignements obtenus d'Environnement Canada, à quels moments durant les jours en question la « nuit » officielle a eu lieu aux endroits des vols indiqués.

Un « vol VFR de nuit » est un vol effectué conformément aux règles de vol à vue pendant les heures de « nuit ». La nuit est définie comme la partie de la journée commençant une demi-heure après le coucher du soleil et se terminant une demi-heure avant le lever du soleil.

Un dossier de propriété du C-FVPN est tenu au bureau régional de Transports Canada (Toronto). Durant la période en question, de juillet 1990 à janvier 1991, l'aéronef était immatriculé au nom de Nabil Tamimi.

Au cours d'une inspection régulière faite par l'inspecteur Oscar Binder, on a comparé les copies du carnet de route du C-FVPN avec les inscriptions faites dans la pièce M-4. Il convient de noter que M. Dubey a copié les inscriptions du carnet de route avant le 12 février 1991, et que Transports Canada a reçu les copies inspectées par M. Binder quelque temps en août 1991. Le carnet de route a été retourné au requérant le 23 septembre 1991. On constate des incohérences lorsque l'on compare les inscriptions sur les deux photocopies. La copie certifiée par M. Binder est la pièce M-8. Certaines des incohérences notées sont les suivantes :

1. Les inscriptions du **29 juillet 1990** donnent à penser que l'on a effacé le nom « McMurren » et qu'on l'a remplacé par le prénom du requérant. Le nombre de personnes à bord, qui était de « 2 », semble avoir été changé pour « 1 ». Toutefois, le poids du nombre total de personnes à bord est demeuré le même (260 lb).

2. L'inscription faite le **15 novembre 1990** dans la pièce M-8 indique une heure différente. Le carnet de route, produit quelque neuf mois après l'inscription, semble maintenant indiquer que le vol a eu lieu à 17 h plutôt qu'à 20 h (c.-à-d. 3 heures plus tôt, durant le jour).

Dans les deux documents, la signature et le numéro de licence du requérant sont bien visibles.

Durant le contre-interrogatoire de Mme Richter, on a établi que personne n'a vu le passager qui était sur le vol avec le requérant le 29 juillet 1990. En outre, l'inspecteur Richter a reconnu qu'on n'est pas obligé par la loi d'utiliser l'heure locale plutôt que le temps universel ou le temps international pour les inscriptions dans le carnet de route.

Avant l'appel du troisième témoin, le requérant a formulé une objection à pouvoir demeurer dans la salle d'audience durant le témoignage d'une dame Erin McMurren. Alléguant des difficultés interpersonnelles et des menaces à sa sûreté personnelle, il a indiqué qu'il n'était pas prêt à rester jusqu'à la fin de l'audience. Après une longue consultation, des dispositions ont été prises en vue d'assurer la présence du service de sûreté de l'hôtel. On a laissé le requérant discuter de la question avec son avocat par téléphone. M. Tamimi a finalement consenti à demeurer dans la salle durant le témoignage de M^{me} McMurren. On lui a donné amplement l'occasion de s'adresser au Tribunal au sujet d'autres mesures de sûreté possibles, et en effet on lui a donné l'occasion de demander un ajournement afin que son avocat puisse être présent. Ces propositions ont été rejetées.

Erin McMurren a juré qu'elle connaissait le requérant depuis cinq ans environ, et qu'elle avait habité avec lui quelques temps au cours de cette période. Même si elle a payé l'aéronef, il était immatriculé au nom du requérant.

Elle croyait que durant toute la période en question, il détenait la licence de pilote appropriée pour piloter l'aéronef avec elle comme passager, et durant les heures de nuit officielles. Elle a voyagé avec le requérant à bord du C-FVPN à plusieurs reprises, et avec le requérant faisant fonction de pilote commandant de bord avant le 29 juillet 1990.

Elle a confirmé que ce jour-là, elle avait voyagé comme passagère sur le vol de retour de Muskoka.

Elle a déclaré que la mention de son nom dans le carnet de route (pièce M-4) était exacte, et a confirmé que le poids mentionné, c'est-à-dire le poids total des deux personnes à bord de l'aéronef (260 lb), équivaldrait à peu près à son poids plus celui de M. Tamimi.

Elle a reconnu la signature de M. Tamimi dans le carnet de route, ayant vu souvent ce dernier faire ses inscriptions (à bord de l'aéronef, à la fin des vols sur lesquels elle était passagère).

Le témoin a confirmé qu'elle était à bord de l'aéronef durant le vol de la ville de Québec à Toronto Island le 27 septembre 1990, et qu'ils sont arrivés tard dans la soirée alors qu'il faisait très noir (« le soleil était couché »). Elle s'en rappelle à cause des mauvaises conditions météorologiques et du fait que le vol a pris plus de temps que prévu.

En effet, elle a confirmé avoir voyagé un certain nombre de fois de nuit avec le requérant en octobre, novembre et décembre 1990.

À la fin du témoignage de M^{me} McMurren, M. Loan a indiqué qu'il n'avait pas d'autres témoins à appeler. À ce moment, le requérant a soulevé l'argument que l'accusation était défectueuse, en ce sens que ses détails n'étaient pas conformes à la preuve. C'est-à-dire que l'aéronef décrit dans les

actes d'accusation (C-FPVN) n'était pas le même que celui qui est décrit dans la preuve (C-FVPN).

L'inspecteur Loan a demandé qu'on ouvre de nouveau l'affaire du ministre afin de demander une modification des accusations indiquées dans la lettre recommandée, pour que l'erreur typographique y soit corrigée.

Après discussion assez longue, j'ai autorisé l'ouverture de nouveau de la demande ainsi que la modification, compte tenu qu'elle ne causerait pas de préjudice au requérant à condition qu'il ait l'occasion de préparer sa défense en se basant sur l'Avis modifié.

Soucieux de l'équité de l'audience, j'ai rappelé à M. Tamimi que j'avais l'intention, dès le début de la preuve, d'inviter le présentateur du dossier à apporter la modification de façon à ce que les accusations reflètent le témoignage entendu. C'est seulement parce que la demande a été faite après que M. Tamimi a été appelé pour présenter sa défense que la question a été soulevée de cette manière (c.-à-d. en demandant d'ouvrir de nouveau la requête). En conséquence, dès le début de l'audience, M. Tamimi savait que cette demande allait être faite.

Toutefois, pour être juste envers lui, on a proposé un ajournement. Il a choisi de profiter de la proposition, et l'affaire, tenue le 14 février 1992, a été ajournée au 11 mars 1992, date à laquelle l'audience a repris au North York Memorial Community Hall.

Nabil Tamimi a comparu de nouveau le 11 mars 1992, et a témoigné en son propre nom. Il a réitéré les raisons de sa hargne envers M^{me} McMurren, et a fait part de ses préoccupations en ce qui concerne le retard dans la procédure. Il a confirmé qu'il n'a jamais eu l'annotation de vol de nuit, et a insinué que les inspecteurs des Transports « ne savaient pas ce qu'ils faisaient ». À un moment donné, il a dit qu'il avait vécu avec M^{me} McMurren et, à un autre moment dans son témoignage, a dit le contraire. À un moment, il a juré que toutes les inscriptions dans le carnet de route (pièce M-4) étaient exactes, et à un autre, lorsque cela lui a été utile, qu'il « n'était pas certain si les inscriptions étaient toutes exactes ».

CONCLUSION

Donc, d'après l'Avis de suspension modifié, je suis convaincu de l'exactitude des inscriptions suivantes du carnet de route désigné sous le nom de pièce M-4 :

- Premièrement, je suis convaincu que, d'après l'article 28 du règlement dont M. Loan a fait allusion, le vol a réellement eu lieu le 29 juillet 1990 entre l'aéroport de Toronto Island et Muskoka avec deux personnes à bord. Je suis convaincu d'après la preuve que ces deux personnes étaient M. Tamimi (le requérant) et une personne qui répond au nom de McMurren - une personne qui a déclaré avoir effectué un certain nombre de vols avec M. Tamimi même avant cette date et avant que le requérant n'obtienne sa licence.
- Je suis convaincu, d'après la colonne indiquant la personne qui fait l'inscription, que le pilote était le requérant. Dans la colonne n° 11 portant sur « les bagages et le fret », on indique zéro comme poids des bagages transportés à bord. En outre, on fait clairement allusion à la présence de deux personnes à bord. On indique que le poids des personnes à

bord est de 260 livres, et je remarque à la même page du carnet de route que l'on fait allusion à des vols effectués entre le 24 et le 29 juillet - peut-être cinq ou six heures de vols en tout - où le nom du pilote est M. Tamimi. Le prénom n'est pas indiqué, comme c'est le cas dans la pièce M-8, dans laquelle le nom « Nabil » a été ajouté dans la colonne n° 3.

- En outre, je remarque que les heures enregistrées pour le vol en question sont indiquées de la même manière que toutes les autres inscriptions du carnet de route.
- Je suis également convaincu que le 27 septembre 1990, un vol de la ville de Québec à Toronto Island a eu lieu. D'après le carnet de route, le vol a commencé à 15 h 40 et s'est terminé à 20 h 15 (8 h 15 pm). De même, un vol de Toronto Pearson à Toronto Island a bel et bien eu lieu le 15 novembre 1990 (décollage à 20 h 00 et atterrissage à 20 h 10).
- Je suis également convaincu qu'un vol a eu lieu conformément à l'inscription dans le carnet de route (pièce M-4) le 2 décembre 1990 - un vol de St. Catharines à Toronto Island, qui s'est terminé à 17 h 35.

Je suis convaincu et prends mes conclusions en me basant sur mon observation des témoins, en particulier de M^{me} McMurren au nom du ministre et du requérant lui-même. Là où il y a des incohérences entre le témoignage de M. Dubey et celui du requérant, je n'ai aucune difficulté à accepter le témoignage de M. Dubey. Je suis convaincu et prends mes conclusions en me basant sur les inscriptions du carnet de route présenté par M. Dubey, inscriptions qui sont censées avoir été copiées d'un carnet de route provenant de l'aéronef en question - un carnet de route préparé de toute évidence par M. Tamimi.

Je suis convaincu que le 29 juillet 1990, M. Tamimi était un élève-pilote, non autorisé à transporter des passagers, conformément aux exigences relatives à la délivrance de licences aux élèves-pilotes. Ce jour-là, le passager était M^{me} McMurren.

Je suis convaincu que le 27 septembre 1990, un vol de la ville de Québec à Toronto s'est terminé après la tombée de la nuit officielle. Je suis convaincu que ce vol de nuit a été effectué en violation des conditions rattachées à la délivrance d'une licence de pilote au requérant, à savoir « des vols VFR de jour seulement » et, en conséquence, je n'ai aucune peine à conclure que cette violation a eu lieu.

Je suis convaincu que le vol de Toronto Pearson à Toronto Island effectué le 15 novembre 1990 s'est passé comme il est indiqué dans le carnet de route. Je suis convaincu qu'il a eu lieu approximativement deux heures après la tombée de la nuit officielle ce jour-là.

Je suis convaincu que le 2 décembre 1990, le vol à destination de Toronto Island a commencé et s'est terminé après la tombée de la nuit officielle, ces deux moments étant assujettis aux conditions de vol VFR de nuit.

Les inscriptions du 29 juillet 1990 indiquent clairement que le nom « McMurren » a été effacé. Il ne semble pas y avoir d'autre explication pour cela que le fait que le requérant laisse supposer qu'à un certain moment après cette date, il a eu des problèmes personnels avec M^{me} McMurren, et que leur « brouille » peut avoir donné à cette dernière quelque raison de causer des problèmes

à M. Tamimi. Toutefois, le jour où le carnet de route a été effectivement copié, il semble qu'il n'existait pas d'élément motivationnel de ce genre justifiant une telle allégation.

Je constate également que les changements qui sont censés avoir été apportés dans ce que M. Tamimi désigne sous le nom de « carnet de route authentique » ont de toute évidence été apportés un peu après la période en question au début de cette année, à savoir en juillet ou au début d'août 1990.

On ne peut pas expliquer pourquoi, par exemple, sur la dernière copie du carnet de route, on indiquait un poids de 100 livres pour les bagages. Sur une copie antérieure du carnet de route, on indique zéro dans la même colonne.

On a manifestement altéré le carnet de route : on a changé le nombre de personnes à bord, qui étaient de deux, pour une. On semble avoir effacé complètement le nom « McMurren » inscrit le 29 juillet, et l'avoir remplacé par le nom « Nabil ». Il est également intéressant de constater que le nom « Nabil » semble avoir été ajouté ailleurs sur la même page, sans raison apparente et sans explication par le requérant.

M. Tamimi affirme que, pour ce qui est du chef d'accusation n° 1, la pièce M-8 est l'inscription du carnet authentique. Je suis incapable d'ajouter foi à cette déclaration. En vertu des termes du Règlement de l'Air, l'inscription qui a été faite peu après les vols, et copiée dans un laps de temps relativement court après le 29 juillet, est la meilleure preuve et, à mon avis, serait considérée comme « l'inscription du carnet de route authentique ».

M. Tamimi soutient que le poids total est celui d'une seule personne à bord, ce qui est contraire à la preuve. M^{me} McMurren a déclaré que le poids total des deux parties était indiqué. M. Tamimi prétend qu'il effectuait un vol d'entraînement en solo, ce qui n'est pas compatible avec le poids et le nombre de personnes à bord indiqués dans le carnet (pièce M-4). Compte tenu de cette incohérence, je trouve que l'argument de M. Tamimi n'est pas fondé.

En ce qui concerne le chef d'accusation n° 2, rien n'explique l'incohérence entre les pièces M-4 et M-8, pour autant qu'il touche à des inscriptions qui ne se rapportent pas directement aux allégations particulières, mais qui se rapportent à la conclusion relative à la crédibilité. Je conclus en faveur de la preuve matérielle qui se trouve dans la pièce M-4.

Pour ce qui est du chef d'accusation n° 3, le requérant nie simplement l'allégation relative aux heures où ont eu lieu ces vols. Je rejette complètement son témoignage sur ce point. Je ne le crois tout simplement pas. J'ai entendu le témoignage de M. Dubey et M^{me} McMurren, et étudié la preuve matérielle qui se trouve dans le carnet de route. M. Tamimi n'a pas fourni de preuve indépendante relativement à sa rationalisation de ces vols.

COMPTE TENU DE TOUTES LES PREUVES, EN PARTICULIER DE MES OBSERVATIONS DU REQUÉRANT, ET COMPTE TENU DES INCOHÉRENCES ÉVIDENTES DANS LA PREUVE MATÉRIELLE DEVANT MOI, JE CONCLUS QUE LE MINISTRE A, SANS LE MOINDRE DOUTE, ÉTABLI LA PREUVE DES

ALLÉGATIONS DONT IL EST QUESTION DANS L'AVIS DE SUSPENSION DATÉ DU 25 JUILLET 1991, TEL QUE MODIFIÉ.

PEINE

À la fin de l'audience, j'ai fait part de ma décision aux parties présentes afin qu'elles puissent faire des remarques au sujet de la peine. Voici une transcription de ces remarques :

« LE PRÉSIDENT : À cet égard, je demanderais maintenant au ministre de faire quelques commentaires sur la décision qu'il me recommande de rendre.

M. LOAN : En général, la question que nous devons examiner en ce qui concerne le ministre est la suivante : quelle peine précise devrait être prescrite pour une infraction donnée. Le ministre doit tenir compte d'un grand nombre de facteurs, notamment la valeur intimidante, le pouvoir de dissuader quelqu'un de commettre de nouveau une infraction, le type ou la nature de l'infraction. L'infraction est-elle grave ou non?

Lorsque nous examinons la question, nous utilisons comme exemple un pilote qui fait fonction de commandant de bord alors qu'il ne détient pas de licence de pilote, ce qui est comparable à un pilote qui conduit sciemment un aéronef surchargé; s'agit-il d'une infraction grave ou non? Le ministre doit considérer ces faits lorsqu'il essaie d'établir une peine en se basant sur une décision, une déclaration de culpabilité.

Nous devons également tenir compte des effets de la peine sur un individu ou une compagnie. Une suspension de 14 jours d'une personne comme un pilote professionnel ou une compagnie a-t-elle de plus grandes répercussions sur le titulaire d'un document que la même suspension sur un pilote privé? Nous devons déterminer s'il y a des circonstances atténuantes ou aggravantes. Le présumé contrevenant était-il seulement responsable, ou était-il d'une certaine façon victime? Je donne comme exemple le cas d'un mécanicien d'entretien d'aéronef qui atteste la navigabilité d'un aéronef sans s'être assuré de la conformité avec les normes de navigabilité, rendant ainsi le certificat de navigabilité nul. Le pilote conduit l'aéronef en contravention avec l'article 210 du règlement. La personne est-elle une victime? Qui est réellement responsable ou, vraisemblablement victime? Qui a fait diligence nécessaire?

Cela contraste avec un individu qui commet sciemment une infraction dans l'espoir de tirer un certain avantage. Un autre élément de la question des circonstances atténuantes ou aggravantes est celui de la portée de l'infraction. Par exemple, vous violez une altitude assignée de cent pieds comparativement à 1 200 pieds lorsqu'il y a un espacement de mille pieds dans les conditions de vol aux instruments.

Le dossier antérieur doit être pris en considération. Le ministre doit en tenir compte lorsqu'il prend une décision. Le présumé contrevenant a-t-il déjà enfreint des articles de la Loi sur l'aéronautique et, le cas échéant, ces articles portaient-ils sur la sécurité? C'est une affaire complexe. Chaque affaire est unique en son genre. Les circonstances sont moins complexes là, mais le ministère doit traiter les circonstances uniformément, quel que soit l'endroit, et c'est pourquoi nous essayons de suivre les lignes directrices de ce que nous appelons le Manuel de la mise en application, lequel est connu à la grandeur du Canada.

Passons à l'affaire précise qui nous occupe. Nous avons fourni nos renseignements concernant M. Tamimi. Les deux ou trois remarques à faire à ce sujet sont qu'il ne fait aucun doute dans l'esprit du ministre que l'individu savait qu'il enfreignait le règlement et la loi en transportant des passagers, et ainsi de suite. Nous croyons qu'il n'y a pas de circonstances atténuantes là.

Les circonstances aggravantes sont que M. Tamimi a agi sciemment et volontairement de façon négligente sans tenir compte de la sécurité publique, parce que malgré ses connaissances limitées du pilotage, il a transporté des passagers et un tiers; nous devons prendre ces faits en considération, même s'il n'est rien arrivé. Les faits sont qu'à ce moment, il aurait pu se produire quelque chose. Il s'en est glorifié, du témoignage de M. Dubey. Il s'est vanté de pouvoir duper Transports Canada.

Compte tenu des circonstances dans cette cause, la peine imposée dans cet avis est juste, sinon légère, et nécessaire si l'on veut encourager le contrevenant à se conformer à la loi. Sur ce, monsieur Eberhard, j'allègue respectueusement que le ministre a établi le bien-fondé de ses allégations, comme vous l'avez confirmé, et que l'on devrait prendre en considération les trois chefs, en imposant une suspension d'au moins 42 jours. Merci.

LE PRÉSIDENT : Y a-t-il un dossier judiciaire?

M. LOAN : Je suis désolé, M. Tamimi n'a pas de dossier judiciaire.

LE PRÉSIDENT : M. Tamimi, j'aimerais avoir votre opinion sur ce que vous considérez être une peine ou sanction juste.

M. TAMIMI : C'est à vous de décider.

LE PRÉSIDENT : Je vous demande quelle serait votre réponse à ce que M. Loan a dit.

M. TAMIMI : Je viens juste de dire que je n'en crois rien. C'est quelque chose sur lequel je sais que je n'ai pas mon mot à dire. Il me semble que M. Loan -- je lui ai parlé au téléphone hier. Il m'a dit : « vous serez accusé, n'essayez jamais de vous

battre avec le gouvernement ». Je l'ai appelé hier au téléphone. Je n'ai pas de travail.

LE PRÉSIDENT : Vous n'avez pas de travail et aucune amende n'a été proposée ici. M. Tamimi, est-ce que vous pilotez toujours?

M. TAMIMI : Oui, monsieur.

LE PRÉSIDENT : Vous le faites, je crois, à des fins récréatives?

M. TAMIMI : J'essaie d'accumuler un plus grand nombre d'heures de vol.

LE PRÉSIDENT : Combien d'heures de vols avez-vous accumulées depuis la dernière accusation, le 2 décembre 1990, l'année dernière?

M. TAMIMI : L'année dernière, j'ai effectué peut-être 60 ou 70 heures.

LE PRÉSIDENT : Pouvez-vous me dire ce que recommande le Manuel de mise en application pour ce qui est de la première, deuxième et troisième infraction, et quelles sont les limites des peines, la peine maximale et minimale qui pourrait être imposée dans ce genre d'affaire?

M. LOAN : Dans le cas de l'Ordonnance sur la navigation aérienne n° 2 et de l'article 828, nous parlons d'une suspension de la licence pour une durée de sept à 14 jours.

LE PRÉSIDENT : Quel est le maximum et le minimum autorisé, non d'après vos lignes directrices, mais en vertu de la loi?

M. LOAN : Il n'y a pas de maximum ou de minimum en ce qui concerne la suspension. Il n'y a rien dans la loi, elle dit que vous pouvez suspendre la licence pour une certaine période. Si vous me permettez d'utiliser, de donner un exemple de ce qu'une première infraction ou une infraction subséquente ...

LE PRÉSIDENT : C'est votre politique interne?

M. LOAN : La politique interne est d'essayer d'être juste, mais ferme. Première infraction, pas d'antécédents judiciaires, c'est ce qu'ils essaieraient d'obtenir. Deuxième infraction -- c'est la seule façon que je peux vous le présenter. En ce qui concerne l'alinéa 7.3.1f), étant donné qu'il s'agit d'une infraction mixte, punissable par voie de déclaration sommaire de culpabilité, elle n'est pas traitée devant les tribunaux, mais administrativement est strictement une suspension, et il n'y a rien d'indiqué dans la politique au sujet de la durée de cette suspension. Je crois qu'au départ l'enquêteur a décidé d'intervenir à cause des deux autres infractions. Donc, je ne peux pas -- mais je peux vous dire ce qui est exigé pour la première infraction, et pour les infractions ultérieures.

LE PRÉSIDENT : Eh bien, monsieur Tamimi, je vais vous dire dès maintenant ce que je vais faire. Là encore, normalement, on attendrait, mais parce que je considère que ce sont des infractions graves, je vais imposer la peine à compter d'une date qui est à peu près celle où prendrait effet le délai accordé pour en appeler de ma décision. Donc, je vais vous imposer une peine qui prendra effet le ... 1^{er} mai 1992. Vous aurez ainsi suffisamment de temps après avoir reçu les motifs de ma décision pour prendre les mesures que vous jugerez nécessaires.

Je peux vous dire que j'ai tenu compte des commentaires faits par M. Loan concernant la façon dont, à son avis, le Tribunal devrait traiter les valeurs personnelle et intimidante de la décision prise en ce qui concerne les pilotes qui enfreignent des articles relatifs à la sécurité aéronautique à l'article 7.3 de la Loi sur l'aéronautique (du Règlement de l'Air [sic]). Franchement, les infractions que j'ai constatées sont tellement flagrantes qu'il semble presque insignifiant d'imposer la sentence ou la décision recommandée pour une première infraction dans le Manuel de directives. En effet, je crois que la peine est beaucoup trop légère, et je vais simplement feindre de l'ignorer.

Je perçois l'infraction que vous avez commise en transportant des passagers sans détenir la licence nécessaire comme un exemple d'affaire que visait clairement le juge Dubin lorsqu'il a fait les remarques qui ont mené à la création du Tribunal de l'aviation civile, à savoir que la sécurité des personnes sur lesquelles les actes des pilotes comme vous ont des répercussions doit être au premier plan des pensées de ceux qui imposent des peines réglementaires et juridictionnelles.

Ce commentaire s'applique également aux vols que vous avez effectués en septembre, novembre et décembre dans des conditions pour lesquelles vous ne déteniez pas de licence, à savoir des vols qui ont eu lieu dans des conditions autres que des conditions de vols VFR de jour. En effet, dans un cas, il m'apparaît évident que les conditions météorologiques peuvent très bien avoir été non propices même au vol VFR de jour. Cela n'est pas l'objet de l'accusation. Les trois vols ont été effectués de nuit alors que vous ne possédiez pas une qualification de vol de nuit et, il semble que vous ne la possédez pas encore (la qualification).

Le troisième chef, relatif aux inscriptions dans le carnet de route, fait simplement écho à la décision que j'ai rendue, vous ayant observé durant l'audience, et ayant établi un rapport entre votre témoignage et le témoignage d'autres personnes, et la preuve matérielle devant moi. C'est-à-dire que je me suis arrêté sur des questions telles que votre intégrité personnelle et, en effet, sur la question de la crédibilité du monde de l'aviation. Je m'attends à ce que ces qualités soient plus marquées dans le monde de l'aviation que dans la population en général. Les pilotes sont des professionnels qui ont subi une formation, et pour ma part, je m'attends à ce qu'ils observent les règlements d'application de la *Loi sur l'aéronautique* comme étant des normes qui doivent être considérées comme le fondement de la sécurité des pilotes, de la sécurité des passagers, en n'oubliant pas ceux qui sont influencés par ceux d'entre nous qui pilotent et font partie du monde de l'aviation.

Compte tenu des témoignages que j'ai entendus, de la nature des infractions et du fait que vous ne semblez pas avoir de remords ou reconnaître la gravité de vos infractions, je crois qu'il est nécessaire d'utiliser un bon moyen de dissuasion pour vous personnellement, et pour le monde de l'aviation en général. Ce Tribunal ne tolérera tout simplement pas le genre d'infractions que vous avez commises.

« DONC, JE N'AI AUCUN MAL À IMPOSER POUR LE CHEF N° 1, UNE SUSPENSION DE LA LICENCE POUR UNE DURÉE DE 30 JOURS; POUR LE CHEF N° 3, UNE SUSPENSION DE LA LICENCE POUR UNE DURÉE DE 45 JOURS; POUR LE CHEF N° 2, UNE SUSPENSION DE LA LICENCE POUR UNE DURÉE DE 15 JOURS.

CELA FAIT UN TOTAL DE 90 JOURS. CETTE SUSPENSION PRENDRA EFFET LE 1^{ER} MAI 1992 ET SE TERMINERA 90 JOURS PLUS TARD.

Vous recevrez du bureau du Tribunal un avis officiel. Vous voudrez peut-être consulter un avocat en ce qui concerne la possibilité d'en appeler et de la décision et de la peine. (soulignement ajouté) Vous devriez le faire dans le délai prévu pour faire appel.

Ces questions étant les seules relativement auxquelles j'ai la responsabilité de rendre une décision dans cette audience, l'affaire est maintenant réglée. »

(Texte des raisons originales fournies oralement, préparées par la Nethercut & Company Ltd., par P. D. McQueen.)

JE CONFIRME MAINTENANT PAR LES PRÉSENTES LES DÉCISIONS RENDUES CI-DESSUS ET LA PEINE IMPOSÉE, À SAVOIR UNE SUSPENSION DE 90 JOURS COMMENÇANT LE 1^{ER} MAI 1992.

John J. Eberhard, c.r.
Conseiller
Tribunal de l'aviation