

TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE

ENTRE :

Frederick D. Stevenson, requérant(e)

- et -

Ministre des Transports, intimé(e)

LÉGISLATION:

520(1) du Règlement de l'air

C.R.C., c. 2, art. 520(1)

L'article 4.5.2 du Règlement sur le transport aérien

l'article 5.9 de la Loi sur l'aéronautique

paragraphe 520(1) du Règlement de l'Air

paragraphe 520(1) du Règlement de l'Air

Utilisation d'un aéronef de façon négligente ou imprudente

Décision à la suite d'une révision
Zita Brunet

Décision : le 10 juin 1988

TRADUCTION

Entendue : Ottawa (Ontario), le 5 mai 1988

Je confirme la décision du ministre de suspendre la licence de pilote privé du requérant n° YZP220778, pour une période de 60 jours. La suspension entre en vigueur à 24 h le 30 juin 1988, et le demeure jusqu'à 24 h le 29 août 1988.

Le 14 août 1987, le requérant, M. Frederick D. Stevenson, a reçu un Avis de suspension.

Le document était libellé comme suit (traduction) :

Conformément à l'article 5.9 de la *Loi sur l'aéronautique*, le ministre des Transports a décidé de suspendre votre licence de pilote privé YZP220778 pour

contravention au paragraphe 520 (1) du *Règlement de l'Air*, étant donné que le 19 février 1987, ou vers cette date, pendant que vous étiez pilote commandant de bord de l'aéronef portant l'immatriculation C-GYTN, vous avez piloté de façon imprudente, mettant ainsi en danger la vie d'une équipe de travailleurs de l'hydro-électricité installant de nouveaux poteaux près de votre aérodrome.

La présente suspension entre en vigueur le 15 septembre 1987 et le demeure jusqu'à minuit, le 13 novembre 1987.

En réponse à une requête, un sursis de la suspension a été accordé jusqu'à ce que soit rendue une décision à l'issue d'une audience de révision.

Avant la date de l'audience, les parties ont convenu des faits suivants.

La date et l'heure de l'incident. Le fait que l'aéronef était un C-172 portant les marques d'immatriculation C-GYTN et que Fred Stevenson était le pilote commandant de bord. Transports Canada a accepté un relevé de service météorologique d'Environnement Canada fourni à M. Shaw.

TÉMOIGNAGES

Don McLeod, le premier témoin pour le ministère des Transports, était membre de l'équipe qui installait de nouveaux fils de haute tension le 19 février 1987. Il était debout à l'arrière du camion lorsqu'il a vu un aéronef qui volait trop bas pour éviter les fils. Il a crié aux autres membres de l'équipe. Il a vu l'appareil monter droit afin d'éviter les fils. Il a dit que le pilote est venu ensuite discuter avec eux et qu'il leur a demandé si cela leur avait fait peur. Le pilote a laissé à entendre que les fils de haute tension étaient trop élevés et que c'était la société d'hydro-électricité qui avait tort.

M. Barry Gannon, le deuxième témoin du ministère des Transports, travaillait sur une rétrocaveuse lorsqu'il a vu l'appareil monter droit afin d'éviter les fils. Il a dit que l'appareil a survolé les fils à une hauteur d'environ trois pieds pour ensuite atterrir. Il a dessiné un diagramme de la trajectoire de vol (pièce M-11) et montré comment l'aéronef a viré vers la droite et ensuite atterri. M. Gannon a déclaré que deux hommes se trouvaient alors sur le poteau. Il s'agissait de MM. Dennis Stymist et Harold Wootton.

Le ministère des Transports a présenté d'autres déclarations de témoins qui faisaient partie de l'équipe de travail, mais celles-ci ne constituaient pas des déclarations sous serment, et les témoins à l'audience n'ont pu témoigner. Toutefois, le policier J.M. Demerath a été témoin de ces déclarations et a témoigné à l'audience.

M. Arlo Speer, un spécialiste en formation au pilotage de Transports Canada et un examinateur des instructeurs de pilotage, a témoigné à titre d'expert.

Il a déclaré qu'un pilote prudent doit survoler un aérodrome auquel on n'a pas décerné de licence à 1000 (mille) pieds avant de s'en approcher pour atterrir. Il s'agit là d'une mesure de précaution

qui permet de vérifier qu'il n'y a pas d'obstacles sur la piste. L'utilisation des volets pour l'atterrissage assure une meilleure visibilité étant donné que le nez de l'appareil est plus bas. Cette procédure n'est pas obligatoire, mais elle est recommandée, spécialement s'il y a des obstacles à l'approche de la piste, comme des arbres. Il a ajouté que les derniers 500 pieds d'une approche doivent être faits en droite ligne.

Le contre-interrogatoire a permis d'établir que les vents, à 13 heures, étaient un peu plus forts qu'en début de journée.

Le pilote de l'aéronef en question, M. Fred Stevenson, a déclaré que, la veille, il avait discuté avec les travailleurs de la compagnie d'hydro-électricité au sujet des fils de haute tension plus élevés qui allaient être installés.

Le jour en question, il a quitté son foyer vers 9 h 45 pour revenir vers 12 h 45.

Il a effectué son approche habituelle, sans volets, au-dessus de la carrière de gravier. Il se trouvait, selon lui, à environ 300 pieds au-dessus du sol.

Il a alors fait face à un vent contraire, a mis les gaz et a monté afin d'éviter les fils.

Il a nié avoir viré vers la droite, ainsi qu'on l'a déclaré. Il a affirmé qu'il s'agissait là d'une illusion d'optique de la part des témoins. Il ne pouvait pas comprendre non plus comment les travailleurs pouvaient déterminer l'altitude à laquelle il se trouvait à ce moment-là. M. Stevenson a dit avoir été à environ 50 pieds au-dessus des fils de haute tension.

M. Stevenson a dessiné sur le tableau noir son approche et son atterrissage sur la piste, en indiquant les points de référence dont il s'est servi, comme les arbres et la carrière de gravier.

En contre-interrogatoire, M. Stevenson a affirmé qu'on ne lui avait pas dit que les poteaux allaient être installés ce jour-là et qu'il n'a pas vu les clignotants sur les camions. Il a avoué ne pas avoir survolé l'aérodrome pour vérifier le manche à vent et qu'il ne s'est pas préoccupé d'observer les automobiles sur la route, parce qu'il était trop occupé à piloter son appareil. Il a maintenu que les déclarations des travailleurs de l'hydro-électricité étaient fausses.

M. Ross Stevenson, le père de M. Fred Stevenson, a témoigné qu'il pilotait avec son fils ce jour-là et au moment où cet incident s'est produit. Il a affirmé que personne n'était en danger au sol et qu'il a vu les hommes à environ 300 pieds.

Pendant son résumé final, M. Williams a maintenu que M. Stevenson s'était servi de son appareil de façon imprudente et comme s'il s'était agi d'une arme dans l'unique dessein de faire peur aux travailleurs. Si M. Stevenson avait vérifié l'aérodrome, comme il aurait dû le faire, cet incident aurait pu être évité. Lorsque M. Stevenson a mis les gaz pour franchir les poteaux, une tragédie aurait pu se produire si le moteur était tombé en panne.

Dans son résumé, M. Shaw a déclaré que la société d'hydro-électricité aurait dû informer M. Stevenson du fait qu'elle allait travailler aux fils de haute tension. Il a ajouté que rien ne

prouvait que le pilote s'était servi de son avion pour se venger. Il a enfin affirmé que les déclarations des témoins traduisaient leur choc et leur étonnement de voir un aéronef.

CONSIDÉRATIONS

Premièrement, le ministère des Transports a présenté comme éléments de preuve des déclarations de témoins qui n'étaient pas à l'audience. Ces déclarations ont été attestées et signées par l'agent Demerath de la GRC, qui était à l'audience et qui était disposé à répondre à des questions. Ces déclarations (pièces M-5, M-6 et M-T) ne sont considérées que comme des éléments de preuve à l'appui.

Le ministre a par ailleurs présenté un enregistrement d'une conversation téléphonique, mais cela est considéré comme un simple oui-dire. Même si le Tribunal n'est pas lié par les règles de la preuve, je ne considère pas un enregistrement comme une preuve acceptable lorsque ni l'une ni l'autre des parties n'est présente à l'audience.

Le représentant du ministère des Transports a déposé comme éléments de preuve deux cas de jurisprudence de tribunaux provinciaux. L'avocat de M. Stevenson, M. Shaw, a également demandé à présenter des arguments judiciaires. Cela lui a été accordé à l'audience. On lui a signalé qu'il recevrait une lettre lui indiquant les dates auxquelles les documents devaient parvenir aux bureaux du Tribunal de l'aviation civile. Par lettre du 11 mai 1988, les deux parties ont été informées des dates limites, soit le 24 mai 1988 dans le cas de M. Shaw et le 7 juin 1988 dans le cas du ministère des Transports.

Le mémoire de M. Shaw était daté du 27 mai 1988, date à laquelle il a été reçu. Celui du ministère des Transports est parvenu aux bureaux du Tribunal le 7 juin 1988.

M. Shaw n'avait pas demandé un prolongement du délai.

Nous n'avons pas tenu compte, pour cette décision, des arguments juridiques présentés par M. Shaw, le 27 mai 1988, ni de ceux du ministère des Transports. Les deux parties ont été informées, à l'audience, que le Tribunal n'était pas lié par la jurisprudence des tribunaux provinciaux.

Les éléments de preuve, dans cette cause, ont été examinés attentivement étant donné la gravité de l'accusation.

M. Fred Stevenson, ainsi qu'il a lui-même avoué, savait que les fils de haute tension allaient être changés, ou, pour être plus précis, que la hauteur des poteaux allait être modifiée et que les fils seraient plus élevés.

Tout en sachant cela, il a décidé de faire son approche, le jour en question, de la façon habituelle, c'est-à-dire au-dessus de la carrière de gravier. Il n'a pas eu recours à la procédure recommandée, soit de survoler l'aérodrome ne détenant pas de licence à 1000 pieds pour s'assurer de l'absence d'obstacles avant de s'apprêter à atterrir.

D'après les éléments de preuve, M. Stevenson s'est dirigé vers le poteau à une altitude d'environ 30 pieds, il a mis les gaz pour faire monter l'appareil au-dessus des fils, a survolé ceux-ci à environ 3 pieds, a viré vers la droite pour s'aligner avec la piste privée et a atterri.

Les deux travailleurs qui se trouvaient sur le poteau ont eu si peur qu'ils étaient prêts à sauter. S'ils l'avaient fait, les conséquences auraient été très graves.

Je n'ai aucun doute que M. Stevenson a délibérément essayé de faire peur à ces travailleurs. Il a maintenu qu'un vent contraire poussait l'aéronef loin de la piste d'atterrissage. Le ministère des Transports a mis cela en doute. J'accepte que le vent n'a pas eu sur l'aéronef une conséquence aussi marquée que le prétend M. Stevenson, si même elle en a eu. Il a aussi soutenu ne pas avoir vu les travailleurs sur le poteau. Je n'accepte pas cela, d'autant plus que son père a témoigné avoir vu ces hommes.

Il ressort de la preuve que M. Stevenson était mécontent du fait que les fils de haute tension allaient être relevés, et force m'est de conclure que c'est ce facteur qui l'a poussé à agir ainsi.

Ses actions ont mis en danger la vie de plusieurs personnes, y compris la sienne et celle de son père, qui était passager. À mon avis, il a eu beaucoup de chance que son appareil ne tombe pas en panne au moment critique et que les travailleurs n'aient pas sauté d'un poteau de 30 ou de 45 pieds.

En conclusion, le Tribunal juge que M. Frederick D. Stevenson a enfreint au paragraphe 520 (1) du *Règlement de l'Air*, qui stipule ce qui suit :

Aucun aéronef ne sera piloté avec négligence ou imprudence, de façon à constituer un danger pour la vie ou les biens de qui que ce soit.

Je confirme la décision du ministre de suspendre la licence de pilote privé n° YZP220778 du requérant pour une période de 60 (soixante) jours. La suspension entre en vigueur à 24 h le 30 juin 1988, et le demeure jusqu'à 24 h le 29 août 1988.

M. Shaw avait demandé qu'une amende plutôt qu'une suspension soit imposée si M. Stevenson était trouvé coupable. Le Tribunal n'est pas habilité à remplacer la suspension par une amende étant donné que le paragraphe 520 (1) du *Règlement de l'Air* ne constitue pas une disposition désignée, ce qui signifie que la seule peine qui peut être imposée est une suspension.