

TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE

ENTRE :

Ministre des Transports, requérant(e)

- et -

Gerald Michael Covell, intimé(e)

LÉGISLATION:

Règlement de l'Air, C.R.C. 1978, c. 2, art. 534(2)a

Vol à basse altitude, Agglomérations urbaines

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

Décision : le 11 décembre 1987

TRADUCTION

Le ministère des Transports a condamné M. Paul Pineo à une amende de 500 \$ pour avoir contrevenu à l'alinéa 534(2)a) du Règlement de l'Air.

M. Pineo a interjeté appel de cette décision et l'affaire a été portée devant le Tribunal de l'aviation civile.

Lecture de l'alinéa 534(2)a)

M. Carter, représentant le ministre des Transports, souligne quatre points :

1. M. Pineo était aux commandes d'un Piper immatriculé C-GLJV. Il a présenté un état imprimé d'ordinateur (M7) sur lequel est identifié l'appareil en question, et un autre document (M8) indiquant que l'appareil était piloté par M. Pineo. M. Hoyt, inspecteur du ministère des Transports, a alors présenté sa déposition. M. Pineo n'a pas contesté cette déposition, qui a été acceptée par le Tribunal.

2. M. Pineo survolait une ville. Le document M1 consiste en une carte de Wolfville, où l'on peut voir le secteur objet du litige. M. Pineo n'émet aucune contestation.

3. Il s'agit d'une agglomération.

4. M. Pineo volait à moins de 1000 pieds.

Le deuxième témoin de M. Carter était M. Urquhart. Le 18 septembre 1987, M. Urquhart se trouvait dans le quartier de l'avenue Kent, qu'il a décrit comme étant résidentiel. Il a alors aperçu un petit appareil survolant le secteur. Selon lui, son altitude variait de 300 à 600 pieds, selon les passages. Le Tribunal comprend qu'il est difficile d'estimer l'altitude de façon exacte, mais il accepte le témoignage de M. Urquhart selon lequel l'avion se trouvait à basse altitude et très certainement à moins de 1000 pieds, limite fixée par la *Loi*. M. Urquhart, à l'aide d'un objectif zoom de 200 mm, a pris une photo de l'avion. On aperçoit lisiblement sous l'aile l'immatriculation C-GLJV. Le ministre des Transports s'appuie sur cette photo pour identifier l'avion, et non pour établir son altitude.

M. Pineo a demandé ultérieurement à M. Urquhart s'il s'était senti en aucune façon menacé par l'avion. Il lui a répondu dans la négative.

M. Carter a ensuite fait comparaître Mlle Hall, secrétaire de la police de Wolfville. Elle a indiqué qu'elle avait reçu une plainte de M. McCormack le 16 (et non le 17 comme l'indiquait la lettre en question) (document M2). Le Tribunal prend note de ce fait. Ce dernier est confirmé par le registre de la police (M11).

M. Carter a ensuite convoqué M. McCormack à la barre des témoins. M. McCormack a précisé qu'il avait servi comme pilote à la RAF pendant cinq ans au cours de la Seconde Guerre mondiale. Alors qu'il se trouvait près des rues Queen et Chestnut, il a aperçu l'avion piloté par M. Pineo, qui a survolé la ville à basse altitude pendant 20 minutes. Il a relevé l'immatriculation inscrite sous l'aile. "Il volait très bas, au-dessous des 1000 pieds, cela ne fait aucun doute. Et, je suis catégorique, il survolait une concentration d'habitations.

On s'est alors interrogé sur l'emplacement exact des manœuvres relevées par M. McCormack à la figure 8.

M. Pineo a contesté le fait qu'il volait directement au-dessus de l'avenue Kent ou d'un secteur densément construit. Le témoin a tracé le chiffre 8 sur le document à l'appui (M1).

Le Tribunal prend note de cette divergence et n'accorde qu'une importance relative à l'emplacement exact de l'avion. Toutes les parties, y compris M. Pineo, se sont entendues sur le fait que l'appareil volait dans un rayon de 2000 pieds par rapport à l'agglomération.

M. Pineo a alors demandé au témoin s'il s'était senti en danger. M. McCormack a répondu par la négative.

Celui-ci a formulé le souhait que les règlements applicables soient mieux connus. Il a signalé que les agents de police avec qui il avait communiqué au téléphone ne les connaissaient pas.

Prenant sa propre défense, M. Pineo a indiqué qu'il ne contestait pas le fait qu'il se trouvait dans un rayon de 2000 pieds par rapport à l'édifice le plus élevé de Wolfville.

Il a toutefois estimé que cette manœuvre n'avait présenté aucun danger, qu'il aurait facilement pu se poser si un problème s'était présenté, sans causer aucun dommage aux résidents du secteur.

Il a aussi ajouté qu'il n'avait pas eu conscience de contrevenir à la *Loi*. Le Tribunal ne considère pas cela comme un argument valable. Par contre, il a tenu compte du fait que l'accusé ne faisait qu'accomplir son travail, même s'il savait que le verger avait déjà été arrosé. M. Pineo a indiqué qu'il était tout à fait conscient de l'endroit où il se trouvait et qu'il ne pensait pas que sa manœuvre ait pu présenter un quelconque danger.

A l'appui de ces déclarations, il a présenté les documents 1D et 2D. Le premier montre le verger, en bleu, et le deuxième l'itinéraire suivi par l'avion.

Pour le Tribunal, il est manifeste que M. Pineo était en contravention avec l'alinéa 534(2)a) du *Règlement de l'Air*, et il est primordial que ce règlement soit respecté. Il a pour objet de protéger la sécurité et la propriété des résidents des villes et des agglomérations, ainsi que de protéger les pilotes. C'est là un problème qu'il faut prendre très au sérieux, et M. McCormack a tout à fait raison lorsqu'il affirme que les gens se doivent de connaître et de respecter la loi.

Le Tribunal n'est pas tout à fait d'accord avec M. Pineo quand il déclare qu'il aurait pu se poser sans aucun danger en cas d'urgence. Cela est difficile à vérifier.

Quoi qu'il en soit, le Tribunal a estimé que M. Pineo n'avait pas pris l'air pour son plaisir ni pour faire une démonstration. Rien n'indique qu'il transportait de l'alcool à bord. Il n'y a aucune raison de croire qu'il s'était mis dans une situation dangereuse de façon consciente ou délibérée. Il est donc décidé de réduire l'amende à 200 \$ par incident.

Le règlement de cette amende, d'un montant de 400 \$, doit être effectué à l'ordre du Receveur général du Canada et être adressé au greffe du Tribunal de l'aviation civile à Ottawa, au plus tard le 20 mars 1988.

Si l'une ou l'autre des parties désire interjeter appel de cette décision, leur demande devra parvenir au greffe du Tribunal dans les dix (10) jours de la présente audience, soit le 30 janvier 1988 au plus tard.