

TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE

ENTRE :

Ministre des Transports, appellant(e)

- et -

Wilhelm Anton Spehr, intimé(e)

LÉGISLATION:

Loi sur l'aéronautique, L.R., ch. 33 (1er suppl.), art. 7.7

Règlement de l'aviation canadien, DORS/96-433, art. 401.03(1)a

Permis d'élève-pilote, Instructeur

Décision à la suite d'un appel
Allister W. Ogilvie, Elizabeth M. Wieben, Philip D. Jardim

Décision : le 15 novembre 2001

TRADUCTION

Nous rejetons l'appel et maintenons l'amende de 500 \$. Ce montant est payable au Receveur général du Canada et doit parvenir au Tribunal de l'aviation civile dans les quinze jours suivant la signification de cette décision.

Une audience en appel relative à l'affaire en rubrique a été tenue le lundi 29 octobre 2001 à 11 h, au bureau de Victory Verbatim, à Toronto (Ontario).

HISTORIQUE

M. Spehr est titulaire d'un permis d'élève-pilote. Il est copropriétaire de l'aéronef C-GQYK de Grumman American Aviation qu'il exploite à partir d'une piste d'atterrissage sur une ferme à environ 14 kilomètres, au sud de Kincardine en Ontario. Avant de piloter, M. Spehr téléphonait pour demander la permission à son instructeur, M. Blake Evans, qui est instructeur de vol pour Evans Aviation, aux aéroports de Kincardine et de Hanover.

Le 19 août 2000, M. Spehr a piloté l'aéronef au-dessus de l'aéroport de Kincardine où s'est produit un présumé incident au cours duquel son aéronef est venu très proche d'un autre aéronef sur le circuit. Transports Canada a ensuite été informé de l'incident et a enquêté sur ses circonstances. En vertu de cette enquête, une allégation a été formulée contre M. Spehr, dans les termes suivants :

Le ou vers le 19 août 2000, à ou aux environs de Ripley (Ontario), vous avez exercé les avantages d'un permis d'élève-pilote—avion en qualité de commandant de bord d'un aéronef portant les marques d'immatriculation C-GQYK, alors que vous n'étiez pas sous la direction ou la supervision d'un titulaire de qualification d'instructeur de vol pour cette catégorie d'aéronef.

Une audience en révision en ce qui a trait à cette allégation a eu lieu le 4 mai 2001, à Kitchener en Ontario. Le conseiller qui présidait a décidé que M. Spehr avait contrevenu au règlement. M. Spehr a interjeté appel de cette décision.

REPRÉSENTATION DES PARTIES

Appelant

M. Spehr avait fourni des motifs écrits pour son appel et il les a complétés par des arguments oraux. Il a contesté la pertinence de la transcription qui a été faite de la bande d'enregistrement lors de son entrevue avec l'inspecteur Beck de Transports Canada. De plus, il considérait qu'il pouvait prouver qu'il s'était engagé correctement sur le circuit, à Kincardine.

M. Spehr considérait que s'il y avait eu un manquement, il n'était pas juste qu'on le lui impute et non à son instructeur, qui selon lui, devait en porter la responsabilité.

Il a contesté la conclusion du conseiller selon laquelle il n'y avait aucune preuve convaincante de sa communication avec son instructeur, soulignant qu'il y avait son propre témoignage assermenté et celui de M^{me} Prehn contre celui de M. Evans. Il a plaidé que la cause devrait être rejetée sur cette base.

Intimé

M^e Hector, au nom du ministre, a plaidé que les faits montraient que M. Spehr avait piloté le 19 août 2000. Le conseiller n'a trouvé aucune preuve convaincante de sa communication avec l'instructeur et il y avait une preuve à l'effet contraire.

Il a plaidé que la décision se fondait sur ces conclusions de fait et que les conclusions de fait d'un conseiller ne devaient pas être renversées à moins d'être déraisonnables. Dans cette cause, on ne peut dire que les conclusions soient déraisonnables étant donné qu'elles reposaient sur la preuve de l'instructeur de vol. En conséquence, la décision doit être maintenue en regard de la contravention et de l'amende.

DISCUSSION

La préoccupation de M. Spehr en ce qui a trait à la pertinence de la transcription de sa déclaration après mise en garde est compréhensible. Toutefois, sa déclaration concernant la permission qu'il avait reçue pour ce vol particulier est clairement indiquée dans cette transcription. Les anomalies qu'il avait soulevées ne font pas partie de la question en litige.

On comprend aussi qu'il désire prouver qu'il n'a fait aucune erreur en s'engageant sur le circuit mais cette question n'est pas pertinente puisqu'elle ne fait pas partie de l'allégation contre lui. Toutefois, son affirmation selon laquelle le chef d'accusation se réduit à la parole d'une personne contre celle d'une autre, est pertinente. M. Spehr, dans sa déclaration après mise en garde, a dit qu'il avait la permission de piloter ce jour-là. Dans son témoignage, il a réitéré qu'il avait reçu la permission de piloter de Blake Evans. Dans son témoignage, M^{me} Prehn a déclaré qu'elle avait demandé à Blake la raison pour laquelle il n'avait pas admis avoir donné à Bill (M. Spehr) la permission de voler. Elle a déclaré que M. Evans avait répondu que c'était parce que ce n'était pas dans son livre, laissant ainsi entendre qu'il lui avait donné la permission. Par ailleurs, selon son témoignage, M. Evans n'a pas donné à M. Spehr la permission de piloter ce jour-là. Sa preuve contredit celle de M. Spehr et de M^{me} Prehn.

Le conseiller a déclaré que M. Spehr savait qu'il devait communiquer avec un instructeur de vol avant d'entreprendre un vol solo mais aucune preuve convaincante n'a démontré qu'il l'avait fait et il a déclaré que la preuve indiquait le contraire. Mais le conseiller ne nous a pas dit la raison pour laquelle il considérait que leur témoignage n'était pas convaincant ou pourquoi il préférait le témoignage de M. Evans. Il serait plus utile, lorsque l'agent d'audience se prononce sur des témoignages contradictoires, qu'il partage son raisonnement de sorte que nous puissions comprendre la raison pour laquelle il n'a accordé aucune crédibilité à deux des témoignages pour ensuite s'appuyer sur l'autre. À la lecture de ce dossier, notre impression des faits peut très bien être différente de celle du conseiller de l'audience. La jurisprudence dans ce domaine prévoit que les conclusions de fait ou de crédibilité ne doivent pas être renversées à moins d'être déraisonnables. En conséquence, il est important de fournir des données suffisantes sur une conclusion pour permettre au comité d'appel d'évaluer son caractère raisonnable. Toutefois, dans cette cause en particulier, nous n'avons pas à évaluer le caractère raisonnable de la conclusion sous l'angle de la crédibilité.

LA QUESTION EN LITIGE

Nous considérons que la question en litige n'est pas de savoir si l'autorisation pour le vol a été reçue lors de l'appel téléphonique à l'instructeur mais plutôt de savoir si M. Spehr était sous la direction et la supervision du titulaire d'une qualification d'instructeur de vol pour la catégorie d'aéronef.

La preuve reçue montre que M. Evans n'a pas piloté avec son élève depuis environ deux ans avant la date en question. L'aéronef de M. Spehr était situé sur une piste d'atterrissage à quelques kilomètres de la base d'exploitation de son instructeur. La preuve de l'inspecteur Yandle présentait certains critères nécessaires pour la direction et la supervision d'un élève-pilote, qui

n'étaient pas respectés dans le cadre des ententes que M. Spehr et M. Evans avaient conclues. Même si l'appel téléphonique avait été fait et la permission de piloter en solo avait été accordée, les mots « sous la direction et la supervision » ont une plus grande connotation qu'une simple autorisation de vol. Pour ces motifs, nous souscrivons à la conclusion du conseiller.

CONCLUSION

Nous rejetons l'appel et maintenons la sanction.

Motifs de la décision en appel :

Allister Ogilvie, vice-président

Y souscrivent :

Philip D. Jardim, conseiller

Elizabeth M. Wieben, conseillère