

TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE

ENTRE :

Andrew Chambers Boyd, requérant(e)

- et -

Ministre des Transports, intimé(e)

LÉGISLATION:

Loi sur l'aéronautique, L.R.C. 1985, c. A-2, art. 6.9

Règlement de l'aviation canadien, DORS/96-433, art. 602.01, 602.27

Décision à la suite d'une révision
Philip D. Jardim

Décision : le 24 octobre 2002

TRADUCTION

Andrew Chambers Boyd a effectivement contrevenu à l'article 602.01 et à l'alinéa 602.27c) du Règlement de l'aviation canadien sous le régime de l'article 6.9 de la Loi sur l'aéronautique. Toutefois, à la lumière de la règle relative aux déclarations de culpabilité multiples, il a été pénalisé deux fois pour la même action; j'annule la suspension de sa licence de pilote de ligne.

Une audience en révision relative aux affaires en rubrique a été tenue le jeudi 3 octobre 2002 et le vendredi 4 octobre 2002 à 10 heures à l'édifice Standard Life à Ottawa (Ontario).

HISTORIQUE

Du 24 au 26 août 2001, une compétition d'acrobatie aérienne s'est tenue à l'aéroport Hanover-Saugeen en Ontario au Canada. Le 26 août, les conditions météorologiques se sont détériorées, de sorte qu'à 9 h 30, le directeur de la compétition a annulé la compétition.

Plus tard dans la journée, M. Andrew Boyd, qui avait participé à la compétition, a décidé qu'il effectuerait quelques acrobaties aériennes à basse altitude dans son Pitts S-2B, en dépit de conditions météorologiques encore inappropriées et malgré l'avis du directeur de la compétition et d'autres personnes. M. Boyd a effectué les acrobaties alors qu'il avait un certificat d'opérations

aériennes spécialisées lui permettant d'effectuer des acrobaties aériennes à basse altitude, soit à moins de 2 000 pieds. M. Pulley avait annulé le certificat d'opérations aériennes spécialisées NOTAM de la compétition avec London Flight Service, de sorte que M. Boyd utilisait son propre certificat d'opérations aériennes spécialisées.

Plusieurs témoins présents ont corroboré qu'à ce moment-là, les conditions météorologiques étaient déchaînées sur 600 à 900 pieds, que le ciel était couvert et que la visibilité était à moins de 2,5 milles avec du brouillard et des vents de l'ouest-sud-ouest d'environ 20 nœuds.

M. Boyd a décollé à 12 h 45 et a effectué des acrobaties pendant environ dix minutes au-dessus de la foule. M. Pulley était tellement inquiet de cette décision qu'il a ensuite rapporté l'affaire à Transports Canada qui a enquêté et annulé le certificat d'opérations aériennes spécialisées de M. Boyd et suspendu sa licence de pilote de ligne pour une période de 90 jours. M. Boyd a alors demandé la présente audience en révision au Tribunal.

LE DROIT

Les conditions du certificat d'opérations aériennes spécialisées (pièce M-6) prévoient ce qui suit :

[Notre traduction]
Le 18 juin 2001

M. Andrew Boyd
Case 144
Merrickville (Ontario)
K0G 1N0

Monsieur,

En vertu de l'article 603.67 du *Règlement de l'aviation canadien*, cette lettre constitue votre certificat d'opérations aériennes spécialisées afin d'utiliser un aéronef pour effectuer une acrobatie aérienne à une altitude inférieure à 2 000 pieds AGL, conformément à l'alinéa 602.27d) du *Règlement de l'aviation canadien*.

Ce certificat peut être suspendu ou annulé en tout temps par le ministre, conformément aux articles 6.9 à 7.1 de la *Loi sur l'aéronautique*. Ce certificat n'est pas transférable et il demeure valide, sous réserve des conditions qui suivent, jusqu'à sa suspension ou son annulation.

Conditions

Le titulaire du présent certificat doit se conformer aux conditions suivantes et les respecter :

(1) Les acrobaties aériennes sont interdites

(a) au-dessus d'une zone bâtie ou au-dessus d'un rassemblement de personnes en plein air;

(b) avec une visibilité en vol inférieure à trois milles;

(c) à une altitude inférieure à 2 000 pieds AGL, avec un passager à bord.

(2) Pendant le vol, le titulaire du certificat doit se conformer aux instructions du contrôle de la circulation aérienne qui proviennent de l'agence responsable de la circulation aérienne de l'espace aérien.

(3) Avant d'effectuer une acrobatie aérienne à une altitude inférieure à 2 000 pieds AGL, le titulaire du certificat doit s'assurer :

(a) que le directeur de l'aéroport ou l'exploitant de l'aérodrome soit informé des manœuvres prévues et ne s'y objecte pas, lorsque le vol a lieu à un aéroport ou à un aérodrome;

(b) que le propriétaire ou le locataire soit informé des manœuvres prévues et ne s'y objecte pas, lorsque le vol a lieu au-dessus d'une propriété privée;

(c) que le lieu du vol n'est pas situé à proximité de zones sensibles au bruit, comme une zone résidentielle ou une zone d'élevage, etc.

Nulle mention sur ce certificat n'exempte le titulaire du certificat du respect des dispositions de tout autre document d'aviation canadien délivré en vertu de la *Loi sur l'aéronautique* ou du *Règlement de l'aviation canadien*.

Veillez agréer, Monsieur, mes salutations distinguées,

[Original signé]

Wayne Harper
Spécialiste
Opérations aériennes spécialisées
pour le ministre des Transports

L'article 602.01 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) prévoit :

602.01 Il est interdit d'utiliser un aéronef d'une manière imprudente ou négligente qui constitue ou risque de constituer un danger pour la vie ou les biens de toute personne.

L'alinéa 602.27c) du RAC prévoit :

602.27 Il est interdit d'utiliser un aéronef pour effectuer une acrobatie aérienne :
[...]
c) avec une visibilité en vol inférieure à trois milles;
[...]

LA PREUVE

Dès l'ouverture de l'audience, j'ai demandé à M^e Béland la raison pour laquelle il y avait eu un délai de trois mois entre l'annulation du certificat d'opérations aériennes spécialisées de M. Boyd par le ministre et la suspension de sa licence de pilote de ligne. M^e Béland a répondu que deux divisions différentes de Transports Canada avaient pris des mesures distinctes, indépendamment l'une de l'autre.

M. Broadfoot a présenté une requête visant à limiter la preuve des témoins du ministre. J'ai refusé de considérer cette requête pour des motifs d'équité et de justice naturelle. J'ai demandé à M. Broadfoot de se mettre à la place de l'autre partie et d'examiner la façon dont il verrait une requête semblable du ministre. J'ai expliqué que le Tribunal entendrait toute preuve pertinente lors de ses audiences et, qu'à tout événement, il n'était pas lié par les règles strictes applicables en matière de preuve (par. 37(1) de la *Loi sur l'aéronautique*).

M^e Michel Béland a présenté son premier témoin, M. Wayne Foy. Il a voulu faire reconnaître M. Foy comme témoin expert en acrobatie aérienne. À la suite de l'examen de son curriculum vitae et après avoir obtenu l'approbation de MM. Broadfoot et Boyd, j'ai accepté M. Foy comme témoin expert en acrobatie aérienne. Par la suite, tous les autres témoins ont été exclus jusqu'à ce qu'ils ne soient appelés à témoigner.

Le ministre a interrogé un total de dix témoins dont sept témoins oculaires. Quatre de ces témoins étaient des concurrents américains lors de la présentation d'acrobaties aériennes. M. Chris Pulley, directeur de la compétition, était aussi présent. Tous ces pilotes témoignaient contre un collègue pilote. Ils ont tous dit qu'ils étaient fort réticents à le faire et qu'ils s'inquiétaient des gestes de M. Boyd qui auraient pu discréditer le milieu de l'acrobatie aérienne. Ils estimaient que le vol de M. Boyd était inopportun, irresponsable, dangereux et qu'il pouvait causer un accident grave susceptible d'entraîner la mort de M. Boyd et d'autres personnes au sol. J'ai jugé que ces témoins étaient tous fort crédibles et que leurs preuves étaient compatibles. Aucun d'entre eux n'a piloté ce jour-là en raison des conditions météorologiques et leurs rapports concernant les conditions existantes étaient tous compatibles. Ils ont tous rapporté avoir perdu M. Boyd de vue par moments alors que son aéronef volait à l'intérieur ou derrière la couche basse des nuages qui existaient le 26 août 2001 de 12 h 45 à 12 h 55, heure avancée de l'est (HAE). Ils ont tous confirmé avoir vu M. Boyd dévier de l'axe de passage et descendre verticalement au-dessus des concurrents rassemblés à l'extérieur de l'aérogare au cours d'une de ses manœuvres. Il avait été déporté par le vent et il était incapable de corriger sa trajectoire en raison de la couche basse des nuages et de la mauvaise visibilité.

M. Pulley, directeur de la compétition, était tellement inquiet par le vol de M. Boyd qu'il est demeuré dans l'édifice. Il a dit qu'il avait récemment vu un accident provoqué par une attitude irresponsable similaire et qu'il ne pouvait envisager un autre décès. C'est à contrecœur qu'il a

décidé de rapporter l'affaire à Transports Canada, puisque le vol de M. Boyd avait suscité beaucoup de protestations. De plus, il estimait que le vol était irresponsable et susceptible de discréditer le milieu de l'acrobatie aérienne.

Que la visibilité en vol soit d'au moins trois milles constitue une des conditions d'émission d'un certificat d'opérations aériennes spécialisées pour des acrobaties aériennes à basse altitude. En raison de la couche basse des nuages et du brouillard, au jour et à l'heure en question, la visibilité était moindre que cela. Même si la visibilité estimée est quelque peu subjective et que différentes personnes peuvent regarder des conditions identiques et en venir à des estimations différentes concernant la visibilité, la hauteur des nuages ou quant à cela quelque distance que ce soit, les témoins oculaires étaient unanimes dans leurs observations selon lesquelles ils ont perdu le S-2B de M. Boyd de vue de temps à autre, soit parce qu'il est entré à l'intérieur de la couche basse des nuages ou derrière. Ils sont tous des pilotes expérimentés. La visibilité dans les nuages est à peu près nulle mais, à tout événement, elle est substantiellement inférieure à trois milles.

L'expression de réticences à témoigner contre un collègue pilote était généralisée parmi tous les pilotes témoins oculaires, sans compter leurs observations à propos de son arrogance. Ils étaient présents ici aujourd'hui pour défendre leur sport et, espérons-le, pour faire en sorte que M. Boyd prenne conscience que ses gestes étaient dangereux et pouvaient porter préjudice au milieu de l'acrobatie aérienne.

En commençant sa défense de M. Boyd, M. Broadfoot a tenté de se faire reconnaître comme expert du RAC. Bien que son expérience couvre une longue période dans le domaine de la réglementation, principalement dans le contexte militaire, et par la suite, au civil, M. Broadfoot a quitté le domaine avant octobre 1996, époque où le nouveau RAC est entré en vigueur. J'ai rejeté sa demande pour ces motifs et en raison d'un conflit d'intérêt puisque, de plus, il représente le requérant.

Pour défendre M. Boyd, M. Broadfoot y est allé de son interprétation du RAC et de la définition de « visibilité en vol ». Il a soutenu que Transports Canada avait accusé M. Boyd en vertu du mauvais règlement. Selon lui, s'il devait y avoir des procédures, elles devaient être libellées en vertu de l'article 602.115. Ce règlement traite des conditions météorologiques de vol à vue minimales pour un vol VFR dans l'espace aérien non contrôlé. Il est manifestement inapproprié à cette situation, puisqu'il ne fait aucune référence au vol d'acrobatie aérienne. M. Broadfoot a par la suite maintenu que le seul juge et arbitre de la visibilité en vol est le commandant de bord. Je crois que cela est manifestement erroné.

M. Broadfoot a présenté M. Norman Hull, un pilote militaire fort expérimenté et enquêteur d'accident au Bureau canadien de la sécurité aérienne (BCSA). Il a tenté de le faire reconnaître comme expert en acrobatie aérienne et expert en témoignage oculaire. J'ai accepté l'expertise de M. Hull en acrobatie aérienne mais j'ai rejeté la tentative de le faire reconnaître comme expert en témoignage oculaire.

Interrogé par M. Boyd, M. Hull a déclaré notamment que c'était de la folie de faire de l'acrobatie aérienne dans les nuages, puisque cela pouvait uniquement engendrer un désastre. Je me suis demandé pourquoi il poursuivait cette série de questions dans l'interrogatoire de son témoin

puisque cela n'appuyait pas sa cause. M. Hull a présenté un traité sur son expérience comme témoin oculaire. Bien que j'aie pris note de son expérience et de ses points de vue, cela n'a aucunement diminué mon opinion sur la grande crédibilité et la compatibilité des témoins oculaires du ministre.

DISCUSSION ET DÉCISION

Le ministre a prouvé exclusivement selon la prépondérance des probabilités que M. Boyd a contrevenu aux conditions de son certificat d'opérations aériennes spécialisées. Je n'ai aucune hésitation à souscrire à la prise de décision du ministre.

Nous abordons maintenant la question de l'imprudence et de la négligence.

La négligence consiste à effectuer un geste qu'une personne raisonnable ne ferait pas. C'est vraisemblablement le cas en ce qui concerne M. Boyd, qui a agi de façon déraisonnable et contre l'avis de ses pairs.

L'imprudence consiste à percevoir un risque et à décider délibérément de le courir. Bien qu'il soit possible, que grâce à une confiance aveugle dans ses aptitudes et dans ses capacités techniques de vol, M. Boyd n'ait pas perçu que ses gestes étaient empreints de risques, cela ne diminue pas sa responsabilité relative à une conduite inutilement imprudente. Les témoins crédibles du ministre ont unanimement exprimé leurs préoccupations du fait qu'il a porté atteinte à la sécurité de tous ceux qui étaient à l'aéroport de Hanover-Saugeen et qui ont été témoins de sa manifestation.

Je conclus donc que M. Boyd a été négligent et imprudent.

Déclarations de culpabilité multiples : La règle relative aux déclarations de culpabilité multiples - multiples peines pour la même infraction. Essentiellement, personne n'est sujet à plus d'une peine pour la même infraction.

Dans la cause *Sanchez*^[1], la question des déclarations de culpabilité multiples est abordée sous tous les angles. Les causes citées comprennent *Kineapple*, *Wemyss c. Hopkins*, *R. c. Miles* et *R. c. Abat*. Tout comme dans la cause *Sanchez*, il est clair que : « l'une et l'autre accusations sont fondées sur un seul acte de l'accusée ». Cela signifie que l'annulation du certificat d'opérations aériennes spécialisées et la suspension de la licence de pilote de ligne de M. Boyd sont des peines imposées en vertu d'un seul acte, soit d'avoir effectué un vol d'acrobatie aérienne à basse altitude en contravention des conditions de son certificat d'opérations aériennes spécialisées.

Par conséquent, seulement une des peines peut être maintenue : le certificat d'opérations aériennes spécialisées de M. Boyd a déjà été annulé, et bien qu'il ait depuis ce temps satisfait aux conditions du ministre pour son rétablissement, seule cette peine peut être maintenue en raison de la règle relative aux déclarations de culpabilité multiples.

En raison de cela, je dois annuler la suspension de sa licence de pilote de ligne.

DÉCISION

À la conclusion de la présente audience, j'ai décidé qu'Andrew Boyd a effectivement contrevenu aux conditions de son certificat d'opérations aériennes spécialisées, lequel a été annulé par le ministre sous le régime de l'article 7.1 de la *Loi sur l'aéronautique*. La décision du ministre à cet égard est maintenue.

J'ai aussi décidé qu'Andrew Chambers Boyd a effectivement contrevenu à l'article 602.01 et l'alinéa 602.27c) du RAC sous le régime de l'article 6.9 de la *Loi sur l'aéronautique*. Toutefois, à la lumière de la règle relative aux déclarations de culpabilité multiples, il a été pénalisé deux fois pour la même action; j'annule la suspension de sa licence de pilote de ligne.

Philip D. Jardim
Conseiller
Tribunal de l'aviation civile

^[1] *Edmundo R. Sanchez c. Ministre des Transports*, dossiers n^{os} O-0104-02/O-0105-33 (TAC).