

TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE

ENTRE :

Ministre des Transports, appellant(e)

- et -

Raimo Veikko Lindholm, intimé(e)

LÉGISLATION:

Règlement de l'Air, C.R.C. 1978, c. 2, art. 218c)

Cargaison non arrimée

Décision à la suite d'un appel
E.R. McGill, James W. Snow, Robert J. Rushford, Q.C.

Décision : le 20 octobre 1987

TRADUCTION

Entendue : Winnipeg (Manitoba), le 19 octobre 1987

En faveur de l'appelant

L'appelant est accusé d'avoir contrevenu à l'article 218c) du *Règlement de l'air* qui se lit comme suit:

218. Il est interdit de piloter ou de tenter de piloter un aéronef à moins que

c) l'équipement et, le cas échéant, la cargaison ne soient assujettis de façon qu'ils ne puissent se déplacer pendant le vol, et qu'ils ne soient pas placés de manière à empêcher ou à entraver l'évacuation des passagers en cas d'urgence;

Les faits se présentent comme suit : À la date en question, l'appelant était pilote commandant de bord d'un Piper Cherokee Six appartenant au Fishing Family Lake Air Service lors d'un vol entre un camp de pêche situé à approximativement 10 milles au nord-est de Little Grand Rapids

(Manitoba) et Little Grand Rapids (Manitoba). Il n'y avait pas de passagers à bord. Ce déplacement requérait un temps de vol effectif d'environ cinq à six minutes.

L'appelant était à cette époque le chef pilote du Fishing Family Lake Air Service et agissait en tant que pilote commandant de bord de l'appareil en question. Le caporal Brown de la GRC attendait l'arrivée du vol à Little Grand Rapids. Il avait été prévenu à l'avance de l'arrivée du vol. Pour des raisons que n'explique pas la preuve présentée, on avait ordonné au caporal Brown de se trouver à l'aéroport de Little Grand Rapids lorsque l'appareil arriverait. La présence du caporal était apparemment liée au fait que le certificat d'exploitation du Fishing Family Lake Air Service avait déjà fait l'objet d'une suspension. On ne sait pas vraiment ce que le caporal cherchait à découvrir. De toute façon, l'appelant a été accusé d'avoir contrevenu à l'article 218c) du *Règlement de l'Air*.

Les preuves présentées relativement à l'infraction en question sont contradictoires. Lors de son témoignage, le caporal a déclaré qu'il n'avait vu ni harnais de sécurité sur le siège avant droit de l'appareil, ni filet à marchandises à l'arrière de l'aéronef. Il y avait des boîtes d'attirail de pêche sur le siège avant droit et du matériel de pêche et des bagages à l'arrière de l'appareil. Personne ne conteste le fait qu'il y avait sur le siège avant droit de l'appareil des boîtes d'attirail de pêche, et du matériel de pêche et des bagages à l'arrière. La question n'est pas de savoir si le matériel et la cargaison étaient assujettis de façon qu'ils ne puissent se déplacer pendant le vol, mais de savoir s'ils étaient assujettis ou non. Le caporal Brown a déclaré lors de son témoignage que les boîtes d'attirail de pêche reposaient simplement sur le siège du copilote, sans être assujetties, et que les bagages déposés à l'arrière de l'appareil n'étaient ni retenus par un filet, ni arrimés à l'aide d'un câble de quelque façon que ce soit. Le caporal a déclaré lors de son contre-interrogatoire qu'il n'avait pas vu de harnais de sécurité sur le siège avant droit et qu'il n'avait pas vu de filet à marchandises à l'arrière de l'appareil. L'appelant a déclaré lors de son témoignage que les boîtes d'attirail de pêche déposées sur le siège avant droit étaient assujetties à l'aide du harnais du siège avant et que la cargaison placée à l'arrière de l'appareil était retenue par un filet de sécurité. C'est à ce point de la preuve qu'il est difficile de concilier les témoignages contradictoires.

L'appelant s'est attaqué verbalement au caporal Brown et à Transports Canada de façon injustifiée et il a même dénigré verbalement le Tribunal lui-même. Ses allégations étaient caustiques, blessantes et n'étaient pas appuyées par la preuve. Le comportement de l'appelant en tant que participant à une audience de cette nature était tout à fait inconvenant. Le Tribunal doit cependant faire preuve d'objectivité et ne doit pas être influencé par le comportement désagréable de l'appelant. Le comportement de l'appelant n'est pas la question en cause. Il s'agit plutôt ici de déterminer si le matériel et la cargaison étaient assujettis ou non.

L'appelant a avisé le Tribunal qu'il avait fait émettre trois assignations à témoigner et que si les personnes assignées avaient comparu, elles auraient témoigné que la cargaison était effectivement assujettie. Ces trois assignations n'ont pas été signifiées conformément aux règles du Tribunal et de plus, aucune indemnité de déplacement et de séjour n'a été payée. L'appelant ne s'est donc pas conformé aux règles 14(2) et (3) des Règles du Tribunal de l'aviation civile et le Tribunal ne peut donc émettre de mandat obligeant ces personnes à comparaître. De plus, si ces témoins avaient comparu, leurs témoignages n'auraient pas pu être entendus, puisque le Tribunal ne peut accepter que les éléments de preuve qui n'étaient pas préalablement disponibles et que les

éléments de preuve que le requérant désirait soumettre l'étaient. L'article 6.2(3) de la *Loi sur l'aéronautique* est précise à cet égard.

6.2 (3) L'appel porte au fond sur le dossier d'instruction du Conseiller dont la décision est attaquée. Toutefois, le Tribunal est tenu d'autoriser les observations orales et il peut, s'il l'estime, indiquer pour l'appel, prendre en considération tout élément de preuve non disponible lors de l'instance

Le requérant a demandé que l'audience en appel soit ajournée afin de pouvoir faire émettre de la façon requise des assignations à témoigner aux trois personnes en question. Cette requête a été rejetée.

L'appelant a accusé le caporal Brown d'être un menteur; cette allégation n'est aucunement appuyée par la preuve. Le caporal Brown a témoigné de ce qu'il a vu. Le Tribunal n'a pas à juger de la véracité du témoignage du caporal Brown, mais à déterminer les conclusions que l'on peut en tirer.

Il est bien établi qu'un agent d'audience qui peut observer les témoins lors de leur témoignage est plus en mesure de décider quel témoignage accepter lorsque des témoignages sont contradictoires ou qu'ils ne concordent pas. La loi à cet égard est exprimée clairement dans l'affaire *ministre des Transports et Thomas Ritchie Phillips, N° de dossier TAC C-0014-33, N° de dossier MdT 5802-86C-133 CRE*. Dans cette décision, on mentionne l'affaire *Montgomerie and Company (Limited) c. Wallace-James* (1904) A.C. 73 comme suit:

« Where a question of fact has been decided by a tribunal which has seen and heard the witnesses the greatest weight ought to be attached to the finding of such a tribunal. It has had the opportunity of observing the demeanour of the witnesses and judging of their veracity and accuracy in a way that no appellate tribunal can have. But where no question arises as to truthfulness and where the question is as to the proper inferences to be drawn from truthful evidence, then the original tribunal is in no better position to decide than the judges of an appellate court. »

Le Tribunal est convaincu de la véracité des témoignages du caporal Brown et du requérant et il croit être en mesure de déterminer les conclusions que l'on peut tirer de la preuve, comme l'était aussi l'agent d'audience. Les conclusions qu'il convient de tirer de ces témoignages sont que le caporal Brown n'a pas vu le harnais du siège avant ni le filet à marchandises à l'arrière de l'appareil. On ne sait pas vraiment si le harnais du siège avant avait été détaché des boîtes de matériel de pêche et le filet enlevé des bagages et de la cargaison placés à l'arrière de l'appareil. Le Tribunal est cependant d'avis que le témoignage de l'appelant, dans lequel il déclarait sous serment que les boîtes d'attirail de pêche avaient été assujetties à l'aide du harnais, et les bagages et la cargaison à l'aide d'un filet, est plus vraisemblable que celui du caporal, selon lequel il n'y avait pas de harnais de siège avant ni de filet à marchandises, et que si l'on se fonde sur la « prépondérance de la preuve », l'intimé n'a pas réussi à démontrer qu'il avait raison. La décision faisant suite à cet appel est donc rendue en faveur du requérant.

Nous voudrions particulièrement louer M. Graham pour sa présentation courtoise et bien préparée. M. Graham a toujours conservé un comportement très professionnel malgré les attaques répétées du requérant.