

TRIBUNAL D'APPEL DES TRANSPORTS DU CANADA

ENTRE :

Nicholas Tyler Trinacty, requérant(e)

- et -

Ministre des Transports, intimé(e)

LÉGISLATION:

Loi sur l'aéronautique, L.R.C. 1985, c. A-2, articles 3(1), 6.71(1)b)

Règlement de l'aviation canadien, DORS/96-433, article 401.06b)(iv)

Licence de pilote commercial

**Décision à la suite d'une révision
William H. Fellows**

Décision : le 12 mai 2005

TRADUCTION

La décision du ministre de refuser de délivrer une licence de pilote professionnel à M. Trinacty est maintenue conformément à l'alinéa 6.71(1)b) de la Loi sur l'aéronautique. Le ministre a prouvé que Nicholas Tyler Trinacty ne répond pas aux exigences de commandant de bord prescrites au sous-alinéa 401.06b)(iv) du Règlement de l'aviation canadien.

Une audience en révision relative à l'affaire en rubrique a été tenue le mercredi 16 mars 2005 à 9 h au Village Inn à Sarnia (Ontario).

HISTORIQUE

Il y a deux avis de refus à l'étude. Tous deux prévoient qu'en vertu de l'alinéa 6.71(1)b) de la *Loi sur l'aéronautique*, le ministre a refusé deux fois de délivrer une licence de pilote professionnel – avion à M. Trinacty, à la suite de deux demandes de licences de pilote professionnel, la première en date du 17 août 2004 et la seconde, en date du 15 novembre 2004.

Ces avis de refus sont résumés comme suit :

Dans le premier refus de délivrer à M. Trinacty, en date du 27 octobre 2004 (dossier TATC n° O-3073-27), le ministre a déclaré en partie :

[...]

Selon votre carnet de route personnel, vous avez effectué un vol en solo sur l'aéronef C-GUJR, pour la délivrance d'une qualification hydravion, le 11 août 2003. La demande d'annotation de qualification atteste que des prérogatives temporaires vous ont été accordées ce jour-là.

[...]

En ce qui a trait aux vols effectués les 11, 18, 19, 20, 23, 24 et 25 août 2003 :

[...]

Les vols ultérieurs de l'aéronef C-GUJR, sur flotteurs, alors que vous étiez accompagné par l'instructeur Paul Tymstra ne répondaient pas aux prescriptions du règlement, pour inscrire commandant de bord. Le commandant de bord est défini comme « le pilote responsable, pendant le temps de vol, de l'utilisation et de la sécurité d'un aéronef » (paragraphe 3.(1) de la Loi sur l'aéronautique). Donc, ... vous n'étiez pas légalement le commandant de bord de l'aéronef C-GUJR.

[...]

Le nombre total d'heures inscrit dans le carnet de route personnel de M. Tymstra pour ces vols est 26,5.

Lors du deuxième refus de délivrer à M. Trinacty, en date du 5 janvier 2005 (dossier n° O-3094-27 TATC), le ministre prévoit en partie :

Au cours de la période du 13 au 18 août 2003, vous avez inscrit un certain nombre de vols concernant l'aéronef C-FSMS. Selon votre carnet de route personnel rectifié, ces vols ont été modifiés pour indiquer le temps de vol en qualité de commandant de bord.

Le commandant de bord est désigné comme étant « le pilote responsable, pendant le temps de vol, de l'utilisation et de la sécurité d'un aéronef » (paragraphe 3.(1) de la Loi sur l'aéronautique). Selon les dossiers, vous n'étiez pas commandant de bord et ne répondiez pas aux exigences des règlements pour inscrire commandant de bord. Donc, lors des vols du 13 août 2003..., 14 août 2003..., 16 août 2003..., 17 août 2003... et 18 août 2003..., vous n'étiez pas légalement commandant de bord de l'aéronef C-FSMS.

Le nombre total d'heures inscrit dans le carnet de route personnel de M. Trinacty pour ces vols est de 9,8.

Il s'agit d'une question relative à l'observation de la loi, dans laquelle le ministre a refusé de délivrer une licence de pilote professionnel – avion, dans les deux causes parce que M. Trinacty

n'a pas respecté les exigences relatives à l'expérience de commandant de bord prescrites au sous-alinéa 401.06b)(iv) du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC).

Dans les deux causes, le ministre a décidé que le carnet de route personnel de M. Trinacty contenait un certain nombre d'inexactitudes et en raison de cela, M. Trinacty n'était pas légalement commandant de bord pendant les vols expressément mentionnés dans les deux refus du ministre; donc il ne répondait pas aux exigences relatives à l'expérience du paragraphe 421.30(4) du RAC.

LA LOI

Le paragraphe 3.(1) de la *Loi sur l'aéronautique*, définit « commandant de bord » comme suit :

« commandant de bord » Le pilote responsable , pendant le temps de vol, de l'utilisation et de la sécurité d'un aéronef.

L'alinéa 6.71(1)b) de la *Loi sur l'aéronautique* prévoit :

Le ministre peut refuser de délivrer ou de modifier un document d'aviation canadien pour l'un des motifs suivants :

[...]

b) le demandeur ou l'aéronef, l'aérodrome, l'aéroport ou autre installation que vise la demande ne répond pas aux conditions de délivrance ou de modification du document;

[...]

Le sous-alinéa 401.06b)(iv) du RAC prévoit :

401.06 (1) Sous réserve de l'article 6.71 de la *Loi*, le ministre délivre un permis ou une licence de membre d'équipage de conduite ou annote une qualification sur le permis ou la licence de membre d'équipage de conduite si le demandeur lui en fait la demande en la forme et de la manière précisées dans les normes de délivrance des licences du personnel, et lui fournit les documents suivants :

[...]

b) les documents qui établissent que le demandeur satisfait aux exigences applicables précisées dans les normes de délivrance des licences du personnel quant aux points suivants :

[...]

(iv) l'expérience,

[...]

La norme 421.30(4)a) du RAC prévoit :

[...]

(4) Expérience

a) Sous réserve de la division b)(i)(C), le demandeur doit avoir accumulé au moins 200 heures de vol à bord d'avions, dont au moins 100 heures de vol en qualité de commandant de bord comprenant 20 heures de vol-voyage en qualité de commandant de bord.

La Publication d'information aéronautique (AIP), LRA 3-10, article 3.7 (Décompte du temps) prévoit, en partie :

3.7.1 Utilisation d'un aéronef double commande

a) Le commandant de bord d'un vol ou de toute partie d'un vol dans un aéronef double commande doit être désigné avant le décollage.

[...]

3.7.2 Instruction en vol (double commande) : pilotes non titulaires d'une licence

[...]

c) Un instructeur peut consigner du temps de vol à la rubrique « commandant de bord » lorsqu'il donne une formation en vol à un élève-pilote.

[...]

QUESTION PRÉLIMINAIRE

Le représentant du ministre, M. Rick Schobesberger, a demandé qu'un témoin soit reconnu comme expert. M. Duncan Chalmers, inspecteur de la sécurité de l'aviation civile pour le compte de Transports Canada, région de l'Ontario, a présenté le résumé des qualifications d'expert qui suit : licence de pilote de ligne pour le compte de Transports Canada depuis 1995, plus de 7 000 heures de temps de vol, instructeur de classe 1, grande expérience de chef-instructeur de vol à diverses écoles de vol, examinateur désigné de tests en vol pour le compte de Transports Canada, soit 600 essais en vol, toutes qualifications confondues; il est actuellement responsable de la vérification de 10 unités de formation au pilotage en Ontario.

Le représentant du requérant, M. Dennis Ryan, n'a pas contesté les qualifications de M. Chalmers. J'ai accepté M. Chalmers en qualité de témoin expert.

LA CAUSE DU MINISTRE

M. Schobesberger a appelé son seul témoin, Duncan Chalmers, et il lui a présenté un document qu'il avait l'intention de déposer en preuve. J'ai accepté ce document (pièce M-1).

Il s'agit d'un dossier boudiné qui contient une série de 16 onglets, numérotés de 1 à 16. Chacune des sections numérotées et munies d'un onglet contient des documents, lesquels ont été commentés par Duncan Chalmers, à la demande de M. Schobesberger.

Dans son témoignage, M. Chalmers s'est prononcé en détails sur certaines sections des onglets de la pièce M-1, comme suit :

Onglet 1 Rapport d'inspection du Centre Huron Flight qui montre des exemples d'inscription de temps de vol de commandants de bord en formation avant la délivrance de leur qualification hydravion.

Onglet 2 Feuilles de fin de session du Centre Huron Flight de Red Lake qui désignent Nicholas Trinacty en qualité de commandant de bord de l'aéronef C-GUJR lors de vols les 11, 18, 19, 20, 23, 24 et 25 août 2003 et Paul Tymstra en qualité d'étudiant et passager.

Onglet 3 Notes de Duncan Chalmers. Objet: conversation téléphonique avec Paul Tymstra, le 9 décembre 2003, au cours de laquelle Tymstra est présumé avoir déclaré que les étudiants « ne vont jamais en solo » et qu'il est « presque impossible de ne pas donner certaines directives ».

Onglet 6 Copie du carnet de route de Paul Tymstra où sont inscrits les vols des 18, 19, 20, 23, 24 et 25 août 2003 dans lequel il est désigné en qualité de commandant de bord, et « Trinacty » comme étudiant et passager.

Onglet 7 Police d'assurance du Centre Huron Flight, sur laquelle il est stipulé, en partie, à l'avenant 3 : « En ce qui a trait au Cessna 172 sur flotteurs : ... si un élève-pilote ... est directement supervisé par un pilote instructeur lors de son utilisation de l'aéronef ».

Onglet 9 Dossier de temps de formation de Nicholas Trinacty qui atteste qu'il est commandant de bord de l'aéronef C-GUJR lors des vols des 11, 18, 20, 23, 24 et 25 août 2003. Le dossier de formation atteste de plus qu'il est commandant de bord de l'aéronef C-GSMS pendant les vols des 13, 14, 16, 17 et 18 août 2003. (Note : la transposition des lettres G et F.)

Onglet 11 Carnet de route personnel original de Nicholas Trinacty qui atteste qu'il était commandant de bord de l'aéronef C-GUJR et « Tymstra » comme copilote/ étudiant/passager, au cours des vols des 11, 18, 19, 20, 23, 24 et 25 août 2003. Il montre de plus qu'il était copilote/étudiant/passager de l'aéronef C-FSMS au cours des vols des 13, 14, 16, 17 et 18 août 2003. Deux noms figurent en qualité de commandant de bord du C-FSMS auxdites dates, soit « Robertson » les 13, 14, 17 et 18 août 2003 et « Cowden » le 16 août 2003.

Onglet 14 Le carnet de route personnel rectifié de Nicholas Trinacty montre que « Tymstra » agissait en qualité de commandant de bord de l'aéronef C-GUJR et que lui-même agissait en qualité de copilote au cours des vols des 11, 18, 19, 20, 23, 24 et 25 août 2003. Il figure de plus comme commandant de bord de l'aéronef « SMS » au cours des vols des 13, 14, 16, 17 et 18 août 2003. Deux noms, Robertson et Cowden, figurent comme « copilotes » au cours de ces vols.

Onglet 15 Le carnet de route de l'aéronef C-FSMS indique « Robertson » comme commandant pour ces vols particuliers du C-FSMS les 13, 14, 17 et 18 août et une déclaration afférente qui indique « formation de Nick Trinacty » pour chaque vol. Il indique de plus que « Cowden » était commandant pour les vols particuliers du 16 août 2003 et une déclaration afférente qui se lit « formation de N. Trinacty » à chaque vol.

CONTRE-INTERROGATOIRE

M. Chalmers a convenu que le temps de vol inscrit par M. Trinacty, en ce qui concerne le

C-GUJR, représentait un ajout suffisant au temps déjà inscrit en qualité de commandant de bord pour qu'il se qualifie pour une demande de licence de pilote professionnel, si Transports Canada l'avait autorisé.

M. Chalmers a confirmé que M. Trinacty avait effectivement rectifié son carnet de route personnel (onglet 14) afin qu'il corresponde à son dossier de formation (onglet 9), tel que demandé par Transports Canada lors du premier refus relatif à sa demande de licence de pilote professionnel.

M. Ryan a interrogé M. Chalmers au sujet de plaintes connues, dont le Centre Huron Flight aurait fait l'objet avant sa vérification en 2003. M. Chalmers a répondu qu'il n'était au courant d'aucune plainte.

RÉINTERROGATOIRE

M. Schobesberger a clarifié une question soulevée en contre-interrogatoire au sujet des vols en solo de M. Ryan et à l'intérieur de l'onglet 4, soit la lettre de M. Chalmer à M. Ryan, le 30 décembre 2004. Cette lettre atteste, entre autres :

La notion de « solo supervisé » n'existe pas. En conséquence, tous les temps de vol en solo acquis alors qu'un instructeur est à bord, ne sont pas admissibles pour l'acquisition d'une licence ou d'une qualification.

Par conséquent, les procédures administratives qui ont été utilisées pour délivrer des prérogatives temporaires (hydravion) doivent être modifiées, ainsi que l'inscription des temps de vol pour répondre aux prescriptions de la *Loi sur l'aéronautique* et du *Règlement de l'aviation canadien*.

LA CAUSE DU TITULAIRE DE DOCUMENT

M. Ryan a appelé son premier témoin, M. Paul Tymstra, un instructeur de Red Lake, et lui a demandé d'exposer ses réalisations et ses expériences dans le domaine.

Avant que M. Tymstra ne témoigne, M. Ryan a demandé de présenter trois documents et il a laissé entendre qu'il s'agissait de preuves pour corroborer le témoignage de M. Tymstra. J'ai accepté ceux-ci comme pièces D-1, D-2 et D-5, comme suit :

Pièce D-1 Photocopie de l'approbation de Transports Canada de la demande de qualification de Nicholas Trinacty pour hydravion

Date de la demande : 11 août 2003

Date de la certification par la personne autorisée – S. Finn – le 11 août 2003

Reçu et estampillé par Transports Canada – le 14 octobre 2003

Approuvé par Transports Canada – le 24 octobre 2003

Pièce D-2 Modification de la police d'assurance, en date du 14 mars 2005

Celle-ci exonère le Centre Huron Flight de l'exigence d'avoir un instructeur à bord pendant les vols en solo des étudiants.

Pièce D-5 Copie de la licence de pilote privé de Nicholas Trinacty

La qualification hydravion endossée par Shawn Finn CA392361, en date du 20 août 2003.

M. Tymstra a passé en revue la formation de M. Trinacty sur le C-GUJR, qui se termine par son vol en solo et son annotation sur flotteurs, le 11 août 2003.

Il a déclaré qu'à l'onglet 9, dans les dossiers de formation de M. Trinacty, il a substitué les mots « duo/solo » dans la colonne indiquée « nuit » sur le formulaire; de plus, à compter du 11 août 2003, les vols de M. Trinacty sur le C-GUJR ont été inscrits comme des vols en « solo ».

M. Tymstra a confirmé qu'il était sur les vols C-GUJR à titre de passager strictement en raison des exigences relatives aux assurances. M. Tymstra a confirmé que son carnet personnel (onglet 6) indiquait qu'il était commandant de bord pour les vols en question sur le C-GUJR mais qu'il avait écrit une lettre à Transports Canada, le 13 avril 2004 (onglet 5), pour clarifier qu'il était commandant de bord du C-GUJR pendant les vols en question. Il a déclaré que les feuilles de fin de session de Red Lake (onglet 2) qui indiquent qu'il était passager consignaient correctement de ce qui s'est passé pendant les vols du C-GUJR en question. M. Tymstra a déclaré qu'il avait inscrit le temps en qualité de commandant de bord dans son journal personnel pour ces vols, par erreur, et qu'il l'avait fait pour ajouter une expérience à son dossier.

CONTRE-INTERROGATOIRE

M. Schobesberger a relevé une conversation téléphonique du 9 décembre 2003 entre M. Tymstra et M. Chalmers (onglet 3) et les références particulières à la déclaration de M. Tymstra selon laquelle il accompagnait toujours les étudiants qui effectuaient des vols en « solo ».

M. Tymstra a décrit sa routine lorsqu'il accompagne les pilotes comme M. Trinacty sur des vols. Il a déclaré qu'il avait l'habitude de voler à titre de passager, de répondre aux questions, par exemple, d'indiquer si la vue est claire à droite si on le lui demande. M. Tymstra a confirmé qu'il était passager dans ces circonstances, uniquement parce que les assurances l'exigent. M. Tymstra

a déclaré qu'il croyait que la politique du Centre Huron Flight avait le mandat de rendre obligatoire la présence d'un deuxième pilote à bord, suite aux exigences relatives aux assurances.

M. Tymstra a déclaré qu'il était prêt à prendre la relève comme commandant de bord si un danger se produisait, qu'il avertirait M. Trinacty de ne pas amerrir sur un lac ou aiderait M. Trinacty, au besoin. M. Tymstra a nuancé ces propos, en déclarant qu'il agirait uniquement en cas de péril.

Quand on lui a demandé si Nicholas Trinacty était toujours commandant de bord pendant les vols du C-GUJR en question, M. Tymstra a répété que c'était exact, qu'il serait commandant de bord uniquement en cas d'extrême urgence et qu'il était là en raison des exigences liées aux assurances. Lorsqu'on a demandé à M. Tymstra s'il était payé pour être passager dans ce contexte, il a répondu qu'un salaire lui était versé dans le cadre de ses fonctions à l'unité de formation au pilotage de Red Lake.

RÉINTERROGATOIRE

M. Tymstra a confirmé qu'il était au courant de l'avenant de l'assurance relative à l'aéronef C-GUJR.

M. Tymstra a répondu « oui » lorsqu'on lui a demandé s'il assumerait le rôle de commandant de bord du C-GUJR s'il sentait que sa vie ou celle de Nicholas Trinacty était en danger.

INTERROGATOIRE DU TITULAIRE DE DOCUMENT

M. Ryan a appelé Nicholas Trinacty comme deuxième témoin. Lors du témoignage, M. Ryan a demandé de présenter deux documents et il a laissé entendre qu'il s'agissait de preuves pour corroborer le témoignage de M. Trinacty. Le contenu de ces documents ne traitait pas directement de l'affaire qui est devant le Tribunal et ne représentait donc pas une preuve directe; toutefois, j'ai accepté ces pièces D-3 et D-4, comme suit :

Pièce D-3 Photocopie d'un document, sans date, qui précise la politique d'Air Canada Jazz pour les pilotes en formation sur un type d'aéronef déterminé, c.-à-d. la période de consolidation, l'inscription du temps en qualité de commandant de bord, l'opinion positive des pilotes plus expérimentés ou des instructeurs qui accompagnent des pilotes moins expérimentés, ceux dont le temps est inscrit en qualité de commandant de bord.

Pièce D-4 Photocopie de commentaires positifs de M. Jeff Karelson, en date du 11 mars 2005, concernant *Nicholas Trinacty c. Ministre des Transports*.

M. Trinacty a déclaré « non » quand on lui a demandé si M. Tymstra était à bord pendant son vol en solo dans le C-GUJR, lequel mettait fin à sa formation en hydravion. M. Trinacty a confirmé qu'il a reçu une télécopie de Shawn Finn, le 11 août 2003, qui approuvait son annotation sur flotteurs sur le

C-GUJR.

M. Trinacty a compris ce qu'était un commandant de bord quand il a été interrogé sur sa connaissance de la politique du Centre Huron Flight qui exigeait que les instructeurs soient passagers. M. Trinacty a de plus compris la politique et les raisons de celle-ci. M. Trinacty ne savait pas que M. Tymstra inscrivait son temps en qualité de commandant de bord alors qu'il était passager avec lui. Il a compris qui était commandant de bord sur les vols du C-GUJR, avec M. Tymstra à titre de passager.

M. Trinacty a réagi au premier refus de demande de licence de pilote professionnel en recopiant son carnet de route original dans un carnet entièrement nouveau, en corrigeant uniquement les inscriptions pour lesquelles Transports Canada avait demandé une modification, plus particulièrement les anomalies mentionnées par M. Chalmers dans sa première lettre de refus.

M. Trinacty considérait que s'il corrigeait son carnet de route en ce qui a trait aux vols du C-GUJR mentionnés par M. Chalmers dans sa première lettre de refus, ces modifications seraient acceptables pour Transports Canada pour sa deuxième demande de licence de pilote professionnel. Il n'avait pas l'intention de tricher en faisant quelque inscription suspecte que ce soit au carnet de route.

CONTRE INTERROGATOIRE

M. Trinacty a déclaré que M. Tymstra est monté avec lui dans le C-GUJR « pour des raisons liées aux assurances, sans doute parce qu'un jeune de 18 ans était aux commandes d'un aéronef d'une centaine de milliers de dollars ».

M. Trinacty a déclaré : « J'étais commandant de bord du C-GUJR », et M. Tymstra était avec lui sur le C-GUJR pour « voir à ce que je ne fasse pas de bêtises ».

Interrogé à savoir si un instructeur était avec lui lors des vols d'hydravion parce que ce type d'aéronef était susceptible de présenter plus de risques, M. Trinacty a déclaré qu'« il ne savait pas ».

Interrogé sur la raison pour laquelle, il a inscrit dans son dossier d'entraînement – pilote qu'il était commandant de bord des vols du C-FSMS, M. Trinacty a déclaré qu'il « n'avait fait aucune inscription, il les a seulement signées » (onglet 9).

Interrogé à savoir qui était commandant de bord sur le C-FSMS lorsque l'instructeur Robertson était à bord avec lui, M. Trinacty a déclaré : « Je pensais que c'était moi, mais je n'en suis pas certain ».

M. Trinacty a précisé que son carnet de route personnel original (onglet 11) indiquait qu'il était étudiant/passager du C-FSMS et son carnet de route personnel rectifié (onglet 14) dans lequel il était inscrit qu'il était commandant de bord du C-FSMS pour ces mêmes vols.

Interrogé à savoir si des directives lui avaient été données par M. Tymstra lorsque celui-ci était avec lui sur le C-GUJR, M. Trinacty a déclaré : « il y a eu des questions mais j'ai cru que cela relevait de la gestion du poste de pilotage (CRM) ».

PLAIDOIRIES

M. Schobesberger a présenté une cause de jurisprudence, *Nicholas Anthony Booth c. Ministre des Transports*^[1], qui traite d'un instructeur qui accompagne un élève-pilote d'hélicoptère et où l'étudiant a inscrit le temps de vol en qualité de commandant de bord. Cette cause est quelque peu différente de l'affaire qui est devant moi parce que l'inscription du temps en qualité d'élève-pilote d'hélicoptère pour se qualifier pour une licence par rapport à l'inscription du temps de vol accumulé en qualité de pilote certifié pour accumuler du temps de vol, n'est pas tout à fait la même chose. Toutefois, il y a des règles appropriées concernant les conditions selon lesquelles la formation de vol en « solo » et celle en « duo » doit être inscrite dans la formation du pilote.

Dans sa présentation, M. Ryan a déclaré que cette affaire relevait plus d'une erreur honnête que d'une tromperie intentionnelle. Il a de plus souligné que le RAC ne contient aucune précision concernant le « temps de rattrapage » de vols lorsque les pilotes titulaires de licence sont accompagnés par des instructeurs en qualité de passager et ne peuvent inscrire leur temps en qualité de commandant de bord. Nicholas Trinacty est pilote titulaire d'une licence et, le seul fait qu'un instructeur était avec lui comme passager, ne devrait pas l'empêcher d'inscrire son temps de vol à titre de commandant de bord.

DISCUSSION

Cette audience porte sur une affaire de conformité soulevée dans les allégations de Transports Canada selon lesquelles le requérant a inscrit du temps en qualité de commandant de bord, alors qu'il n'était pas évident, au cours des vols des aéronefs C-GUJR et C-FSMS, qui, de Nicholas Trinacty ou des instructeurs de vol qui étaient avec lui dans l'aéronef, était effectivement commandant de bord.

En termes simples, cette affaire consiste à répondre à la question : « Qui était le commandant de bord de ces aéronefs? » En examinant la preuve et les témoignages dans cette affaire, je considère que je suis confronté à un nombre de questions additionnelles qui découlent de cette question. Il y a une preuve contradictoire importante qui découle des documents de la pièce M-1 :

- Pour quelle raison Trinacty est-il inscrit en qualité de commandant de bord dans son carnet de route original (onglet 11) pour les vols du C-GUJR, ce qui est par la suite modifié par copilote dans un carnet de route rectifié? D'où l'admission de M. Trinacty, selon laquelle Transports Canada était correct dans ses motifs de refus de sa demande de première licence de pilote professionnel.
- En août 2003, pour quelle raison les feuilles de fin de session de Red Lake (onglet 2) indiquent-elles des vols du C-GUJR les 11, 18, 19, 20, 23, 24 et 25 août avec Trinacty en qualité de commandant de bord et Tymstra comme copilote, alors que le contraire est inscrit dans le carnet de route rectifié de Trinacty (onglet 14)? Je considère que cela sème le doute sur les déclarations des deux parties concernant qui était effectivement commandant de bord pendant ces vols.

- Pour quelle raison, dans son carnet de route personnel original (onglet 11), Trinacty a-t-il inscrit « moi-même » en qualité de copilote/élève/passager du C-FSMS, les 13, 14, 16, 17 et 18 août 2003, avec les instructeurs de vol Robertson et Cowden en qualité de commandant de bord alors que le carnet de route personnel rectifié de Trinacty (onglet 14) indique le contraire? Cette révision n'a pas été demandée à la suite du premier refus de Transports Canada et elle a été faite avant le deuxième refus. Ce geste me laisse croire que M. Trinacty a effectué la modification en sachant que Transports Canada l'interrogerait sur ses inscriptions originales à titre de copilote/élève/passager pendant ces vols, au moment d'une deuxième demande de licence de pilote professionnel.
- Pour quelle raison, Paul Tymstra indique-t-il qu'il est commandant de bord dans son propre carnet de route (onglet 6), pendant les vols avec Trinacty sur le C-GUJR, en août 2003, alors que le carnet de route original de Trinacty et les feuilles de fin de session de Red Lake indiquent tous deux que Trinacty était commandant de bord? Même, s'il a été déclaré qu'il s'agissait d'une « erreur », lors des témoignages, je considère que les gestes de M. Tymstra font clairement ressortir l'incompréhension qui entourait le fait de savoir qui était effectivement commandant de bord dans cet aéronef.
- Pour quelle raison les inscriptions au carnet de route du C-FSMS (onglet 15) indiquent-elles au moment des vols en août 2003, « N. Trinacty en formation » et les instructeurs de Red Lake étaient « commandant » de vols? À mon avis, cela indique clairement qu'un instructeur de Red Lake était commandant de bord pendant ces vols.
- De plus, dans leur témoignage, MM. Tymstra et Trinacty ont fourni des déclarations vagues et contradictoires à propos de qui était commandant de bord pendant les vols en question. Je suis d'avis que ces réponses indiquent qu'aucune des parties n'avait une compréhension claire de la situation.
- Dans ses réponses, M. Tymstra a déclaré qu'il était toujours passager mais qu'il a fourni de l'aide et des conseils et qu'il aurait pris la relève comme commandant de bord, en cas d'urgence. À mon avis, dans ce contexte, il était plutôt instructeur que passager.
- M. Trinacty a déclaré : « J'ai pensé que j'étais commandant de bord mais je n'en suis pas certain ». Interrogé au sujet des inscriptions dans son dossier d'entraînement – pilote dans lequel il est inscrit à titre de commandant de bord, il a déclaré : « Je n'ai pas fait ces inscriptions, je les ai seulement signées. » Ces déclarations sont une preuve évidente que M. Trinacty ne savait pas qui était commandant de bord pendant ces vols.

En trouvant des réponses aux questions qui découlent de l'enjeu principal de l'audience, c.-à-d. « Qui était commandant de bord? », un nombre important d'incohérences et de contradictions se dégagent des documents de référence de la pièce M-1 et dans les témoignages. Étant donné que les documents auxquels on fait référence sont des copies certifiées conformes de l'original, j'ai donc accordé un poids considérable au contenu de ces documents comme preuve dans cette affaire. Je suis convaincu qu'aucune partie n'avait une compréhension claire du rôle de chacun au cours de ces vols. Mes conclusions sur l'incompréhension, l'incohérence et les contradictions sont de plus validées parce que le requérant n'a pas contesté le contenu des documents de référence présentés par le ministre des Transports.

Le témoignage des témoins du requérant fournit aussi du poids à l'évaluation du Tribunal. Dans leur témoignage, MM. Tymstra et Trinacty ont tour à tour parlé d'opinions contradictoires et de compréhension différente du rôle qu'ils jouaient lors des vols en question.

Il est évident que le requérant était aux commandes du C-GUJR et du C-FSMS lors des vols en question dans cette affaire, mais qu'il n'était pas identifié comme commandant de bord, pas plus qu'il n'a compris qui était commandant de bord. Il est clair que le requérant était un pilote titulaire d'une licence, qui cumulait du temps de vol pour répondre aux exigences relatives au commandant de bord pour une licence de pilote professionnel. Il est de plus évident que le requérant était accompagné pendant les vols. Bien qu'il soit acceptable pour un pilote titulaire d'une licence de transporter des passagers et d'appliquer son temps de vol en qualité de commandant de bord à une éventuelle licence de pilote professionnel, dans cette cause, les passagers étaient des instructeurs de vol avec lesquels le pilote venait de terminer sa formation d'annotation de type sur l'aéronef piloté.

Les relations entre les instructeurs et les étudiants, en plus de la dépendance des étudiants envers leurs instructeurs, ne changent pas rapidement. Un instructeur qui participe activement ne peut devenir un passager passif en quelques heures. Dans cette affaire, il semble qu'aucune partie ne savait qui était commandant de bord et aucune partie ne peut affirmer avec certitude qu'il était commandant de bord. Dans de telles circonstances, lorsqu'un instructeur devient un passager, il est de la plus grande importance que cette question importante soit clairement résolue. Il ne doit y avoir aucune incompréhension ni confusion au sujet de leurs rôles respectifs quand l'instructeur devient passager, c.-à-d. qui est commandant de bord. Selon moi, cela n'était ni compris, ni convenu par l'une ou l'autre des parties.

Dans l'affaire qui est devant moi, tant dans la preuve que dans les témoignages, je considère que le rôle de M. Trinacty n'a pas été clarifié, ce qui a soulevé de la confusion et des contradictions concernant les informations inscrites par M. Trinacty dans son carnet de route personnel et dans les documents conservés au Centre Huron Flight. Transports Canada n'avait pas le choix dans cette affaire. La question principale, à savoir « qui était commandant de bord », n'a pas été exprimée de façon claire et cohérente dans tous les documents qu'ils ont examinés lorsqu'ils ont conclu que M. Trinacty n'était pas commandant de bord de l'aéronef en question.

Je crois de plus que cette affaire a pris naissance en raison de la politique du Centre Huron Flight de l'époque, selon laquelle les instructeurs devaient être à bord des vols d'aéronefs munis de flotteurs. Cette politique a été confirmée par la preuve et les témoignages des parties. Je suis dans l'obligation d'exprimer mes inquiétudes quant au fait que le personnel du Centre Huron Flight aurait dû être plus rigoureux dans la clarification des implications de la politique de la compagnie avec ceux qui utilisent ses aéronefs pour cumuler du temps en qualité de commandant de bord.

Il est malheureux que le rôle de M. Trinacty pendant ces vols n'ait pas été défini. Néanmoins, en qualité de titulaire d'une licence de pilote, M. Trinacty est l'unique responsable de ses gestes eu égard à l'utilisation de cette licence. Transports Canada ne peut ignorer le défaut de se soumettre à cette responsabilité lorsque le titulaire d'une licence de pilote ne respecte pas les prescriptions réglementaires.

DÉCISION

Je considère que le refus du ministre de délivrer une licence de pilote professionnel à M. Trinacty, le 27 octobre 2004 et le 5 janvier 2005 est maintenu conformément à l'alinéa 6.71(1)b) de la *Loi sur l'aéronautique*. Le ministre a prouvé que Nicholas Tyler Trinacty n'a pas respecté les exigences de commandant de bord prescrites au sous-alinéa 401.06b)(iv) du *Règlement de l'aviation canadien*.

Le 12 mai 2005

William H. Fellows
Conseiller
Tribunal d'appel des transports du Canada

[\[1\]](#) Décision à la suite d'une révision, [2003], O-2807-02.