

TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE

ENTRE :

Ministre des Transports, requérant(e)

- et -

Darren Paul Carver, 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
K. Crofton**

Décision : le 18 mars 1988

TRADUCTION

Le ministère des Transports a condamné M. Darren Paul Carver à une amende de 250 \$ pour avoir contrevenu à l'alinéa (534)(2)a) du Règlement de l'air.

M. Carver a fait appel de cette décision devant le Tribunal de l'aviation civile.

Pour appuyer sa déposition, M.H. Carter, représentant du ministre des Transports, a présenté comme premier document (pièce M1) une copie de l'alinéa 534(2)a) en question.

LECTURE DE L'ALINÉA 534 (2)a)

Cet alinéa comporte deux éléments :

1) il est interdit à quiconque de piloter un aéronef à moins de 1000 pieds au-dessus de l'obstacle le plus élevé

ou

2) dans un rayon de 2000 pieds...d'une agglomération urbaine, villageoise ou autre.

Dans son résumé, M^{me} Lynn Murray, avocat de l'intimé, M. Carver, est entrée quelque peu dans le détail de la Loi en rappelant que, « pour que l'accusé soit déclaré coupable, il faut qu'il ne subsiste aucun doute raisonnable. Autrement dit, il ne s'agit pas d'une question de prépondérance des probabilités. » Elle a aussi ajouté que la personne qui préside l'audience doit être profondément convaincue qu'il y a eu effectivement délit et doit pouvoir en arriver à une décision certaine.

Grâce aux témoignages présentés au cours de cette audience, le Tribunal a été en mesure de prendre une telle décision.

Dans sa déposition, M. Carver a indiqué ce qui suit (je cite): « Lorsque nous avons quitté le secteur, je me trouvais peut-être dans un rayon de 2 000 pieds de Summerside. »

Dans son résumé, M.H. Carter a pris note de cette déclaration en ajoutant qu'il fallait peut-être attribuer cela « à une faute d'inattention ». Mme Murray a présenté son résumé quelques minutes plus tard sans remettre en question cette déclaration ni contester le fait que son client en était l'auteur.

Il a aussi été tenu compte du témoignage de M^{me} McKay.

« Je me souviens que nous avons effectué un passage au-dessus de Summerside. Il se peut que j'ai pris une dernière photo de la Marina pendant que je regardais du côté de l'eau ». Si sa déclaration ne nous donne aucune indication sur l'altitude de l'appareil (« honnêtement, je ne sais pas à quelle hauteur nous nous trouvons ») le Tribunal a accepté la déclaration de M. Carver selon laquelle l'avion avait pu se trouver dans un rayon de 2 000 pieds de Summerside, estimant que cette déclaration ne laissait place à aucun doute raisonnable.

Dans son résumé, Mme Murray a aussi ajouté que « si l'une des preuves produites devant la cour laisse place, de l'avis de cette dernière, à un doute raisonnable, l'accusé ne devrait être déclaré coupable. » Cependant, les seuls arguments qui plaident en faveur de M. Carver sont la déclaration de M^{me} McKay, qui n'a pu indiquer l'altitude ou la position de l'appareil, la déclaration de M. Eaton qui avait pour rôle, à titre de témoin expert, de vérifier l'exactitude des mesures effectuées à l'œil nu (sous réserve qu'il n'existe pas de repère terrestre qui permette de comparer les mesures), et la déposition faite par M. Carver pour assurer sa propre défense. Le Tribunal estime donc que M. Carver a effectivement contrevenu au règlement qui interdit à quiconque de voler dans un rayon de 2 000 pieds d'une agglomération, ce qu'il a lui même dit avoir pu se produire.

Pour ce qui est de l'autre aspect du litige, à savoir le dépassement du seuil de 1000 pieds, le représentant du ministre, M. H. Carter a fait venir à la barre son premier témoin, M. Bill Stewart, inspecteur de l'aviation civile, qui a été témoin de l'infraction alléguée. L'inspecteur Stewart a indiqué qu'il pilotait depuis 35 ans.

L'inspecteur Stewart a affirmé avoir aperçu un petit avion se diriger vers la côte, à une altitude d'environ 1000 pieds, alors qu'il se trouvait dans un parc à proximité du port de plaisance. D'après lui, l'appareil a ensuite réduit son altitude d'environ de moitié, pour descendre à une altitude d'environ 500 pieds. L'avion se trouvait alors directement au-dessus du port. M. Stewart a remarqué que la personne assise à gauche tenait un objet noir devant son visage. Il a cru que ce devait être un appareil photo. L'immatriculation de l'avion était facilement lisible, a-t-il ajouté. Dans la déclaration écrite signée de sa main, M. Stewart a indiqué que l'appareil était immatriculé CGLDD. Dans sa déposition, il n'a pu se souvenir exactement de ces lettres, mais ceci était compréhensible et aucune importance n'a été accordée à cette divergence. Les documents M3 et M4 montrent que M. Carver était aux commandes de l'appareil, ce qui n'a pas été contesté.

M. Eaton, témoin de l'intimé, nous a indiqué que, à titre de pilote et d'ingénieur professionnel, il estimait qu'il était impossible d'établir exactement une altitude à l'œil nu sans disposer de certains repères. Le Tribunal est d'accord avec M. Eaton. Sur la route, on se sert de radars pour détecter les dépassements de vitesse et faire appliquer la loi. Dans l'aviation, il ne nous est pas donné d'évaluer l'altitude et la position d'un avion de façon aussi scientifique et précise.

Nous devons donc nous fier aux estimations de personnes ayant de l'expérience dans le domaine et nous interroger sur la valeur de leur témoignage dans chaque cas.

M. Carter n'a pas tenté d'établir exactement l'altitude de l'appareil en cause mais il a simplement déclaré que, de l'avis de l'inspecteur Stewart, l'avion se trouvait au-dessous du seuil de 1 000 pieds, c'est-à-dire entre 500 et 1 000 pieds d'altitude.

En réponse à une question de M. Carter, M. Eaton a indiqué « qu'il était capable de faire la différence entre une altitude de 1 000 et de 500 pieds ».

Le Tribunal accepte le témoignage de l'inspecteur Stewart, seule opinion professionnelle émanant d'un témoin de l'incident, selon lequel l'appareil de M. Carver se trouvait au-dessous du seuil d'altitude légal.

Le Tribunal aimerait également éclaircir un point. M. Carver a indiqué qu'il n'avait reçu aucune autorisation spéciale pour prendre des photographies aériennes et il pensait que la photographie aérienne entraînait dans le cadre des « opérations spéciales » alors que, tels qu'ils sont définis au paragraphe 534(1), la photographie et les levées de terrain aériens n'englobent pas la photographie commerciale. M. H. Carter a présenté le document M2, où il est question d'une affaire qui permet d'éclaircir ce point.

Le Tribunal recommande fortement aux opérateurs et aux pilotes de bien se souvenir de ce règlement. Ils doivent d'abord obtenir une autorisation spéciale lorsqu'ils sont chargés par le ministre du Tourisme, ou par tout autre organisme semblable, de transporter un photographe pour prendre des photographies aériennes (hôtels, planches à voile ou autres) et qu'ils soupçonnent que, à cette fin, il sera probablement nécessaire de descendre au-dessous de 1 000 pieds d'altitude ou de se rapprocher à moins de 2 000 pieds d'une agglomération.

Le Tribunal ne pense pas que M. Carver ait fait preuve d'une quelconque imprudence, et celui-ci n'a d'ailleurs pas été condamné en ce sens. Par contre, l'article 534 a pour objet de garantir la sécurité des passagers et des personnes se trouvant au sol, et il importe qu'il soit pleinement compris et respecté.

Si l'une des deux parties désire interjeter appel de cette décision, elle devra faire parvenir sa demande au greffe du Tribunal dans les 10 jours de la présente audience, à savoir au plus tard le 28 mars.

Le greffe du Tribunal vous fera parvenir une copie conforme du texte de la présente décision.