

TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE

ENTRE :

David S. McEwen, requérant(e)

- et -

Ministre des Transports, intimé(e)

LÉGISLATION:

Règlement de l'Air, C.R.C. 1978, c. 2, art. 803b)

Personne compétente aux commandes

**Décision à la suite d'une révision
Zita Brunet**

Décision : le 22 avril 1988

TRADUCTION OFFICIEUSE

Entendue : Moncton (N.-B.), le 15 septembre 1988

M. David S. McEwen a commis une infraction au Règlement de l'Air, article 803 b) le 14 octobre 1987. Son permis est suspendu pendant une période de 7 jours, commençant le 16 mai 1988 et se terminant le 22 mai 1988.

M. McEwen est réputé avoir commis une infraction au *Règlement de l'Air*, 803 b) le 14 octobre 1987. L'Avis de suspension se lit comme suit:

« Article 803 b) du *Règlement de l'Air*, le 14 octobre 1987, à environ 15 h 8, heure locale, vous avez été vu stationnant le Piper PA-23, enregistré C-GVVH, sur l'aire de l'aérodrome connu sous le nom de McEwen Field, en ayant laissé les moteurs en marche sans une personne compétente aux commandes. L'article 803 b) stipule que : Le moteur ou les moteurs d'un aéronef ne seront laissés en marche que si le siège du "pilote est occupé par une personne parfaitement en mesure de maîtriser l'aéronef" ».

Cette suspension entre en vigueur le 18 janvier 1988 et reste en vigueur jusqu'au 1^{er} février 1988.

Un sursis de ladite suspension a été accordé le 13 janvier 1988, jusqu'à ce que l'audience de révision soit complétée et la décision rendue.

Une audience a été tenue tel que prévu à l'avis d'audience le 5^e jour d'avril 1988.

Le dossier atteste qu'une audience préliminaire par conférence téléphonique a eu lieu le 17 mars 1988. M. Jones, l'avocat du requérant, a proposé que son client accepte une suspension de deux semaines, du 15 mars au 29 mars 1988. Pour le ministre des Transports, cette proposition n'était pas acceptable parce que la période proposée coïncidait avec les vacances de M. McEwen.

Le conseiller du Tribunal a invité la présentation de motions préalables au début des délibérations.

M. Jones a soulevé trois points ayant trait à la Loi canadienne sur les droits de la personne et aux articles 12 et 15 de la Charte des droits et libertés.

1. M. McEwen se trouvait sur sa propriété privée;
2. La suspension infligée par le ministre a été imposée sans audience ni procédure dans les règles, ce qui est contraire à la *Charte des droits et libertés*, et le fait d'infliger une suspension de 2 semaines sans la tenue d'audience équitable constitue une sanction cruelle et inusitée;
3. Le ministre des Transports fait preuve de discrimination à l'encontre de M. McEwen en ne l'autorisant pas à remettre sa licence pendant qu'il était en vacances. Le ministre des Transports fait preuve d'autant plus de discrimination à son encontre qu'il est un homme d'affaires prospère.

La conseillère du Tribunal a réservé toute décision à l'égard de ces questions.

TÉMOIGNAGES

Le premier témoin du ministre des Transports était M. Dave Hoyt, inspecteur de l'aviation civile auprès du ministre des Transports, qui a mené l'enquête sur l'incident.

M. Hoyt a déclaré avoir reçu un appel téléphonique de George Dewar, inspecteur de la navigation aérienne à Transports Canada, qui signalait l'incident mentionné dans l'avis de suspension. M. Hoyt a écrit une lettre le 23 octobre 1987 à M. McEwen, qui a répondu le 27 octobre 1987. Le but de la lettre de M. Hoyt était apparemment de donner à M. McEwen la possibilité de répondre aux faits de l'enquête et d'expliquer toute action.

La lettre de M. Hoyt concernant l'enquête avertissait M. McEwen qu'il n'était pas tenu de répondre. On note que la lettre de M. Hoyt n'a pas été inscrite comme pièce à l'appui.

Durant le contre-interrogatoire, M. Hoyt a mentionné qu'il participait à une réunion avec M. Stewart (ministère des Transports) et M. Jones, lorsque M. Stewart a décidé de désapprouver la suspension durant les vacances de M. McEwen, parce que la mesure ne serait pas punitive.

Lors du contre-interrogatoire, M. Hoyt a également affirmé qu'il n'avait pas pénétré dans la propriété de M. McEwen pendant qu'il menait son enquête.

Le second témoin, M. George Dewar, est un inspecteur de l'aviation civile, navigation aérienne, Transports Canada. M. Dewar a témoigné en mentionnant que le jour en question, il était à l'atelier de carrosserie de Bob Oke à Moncton lorsqu'il a entendu un aéronef. Il est sorti et a vu un aéronef AZTEC stationné les moteurs en marche. Il a déclaré avoir remarqué une personne sortir de l'aéronef et marcher vers un long bâtiment, au nord de l'atelier de carrosserie; pendant ce temps, les moteurs de l'aéronef étaient restés en marche. Quelques minutes plus tard, il a vu la personne quitter le long bâtiment, avancer vers une construction mobile et y demeurer quelques instants. M. Dewar a ensuite déclaré avoir vu la même personne quitter la construction mobile et revenir à l'aéronef. Cette personne est entrée dans l'aéronef qui s'est éloigné et a décollé en direction de l'ouest. Il a dit être certain que personne n'occupait les deux sièges avant de l'aéronef.

Un troisième témoin, M. Robert Oke, a déclaré avoir dit à M. Dewar qu'il n'y avait personne dans l'aéronef, que les moteurs étaient en marche et que la personne qui était allée dans l'aéronef était Dave McEwen. M. Oke a confirmé que M. McEwen est son voisin et qu'il le connaît depuis de nombreuses années.

Lors du contre-interrogatoire, M. Oke a déclaré qu'il n'était pas présent lorsque la personne est sortie de l'aéronef.

Avant d'appeler le témoin, M. Leonard Jones, a demandé que l'affaire contre son client soit rejetée, en se basant sur le fait « que le ministre n'avait pas prouvé qui était le pilote de l'aéronef lorsqu'il a atterri ou lorsqu'il était stationné ».

La Conseillère du Tribunal a réservé sa décision sur cette motion.

M. Jones a ensuite présenté M. Donald S. McClure comme témoin. Il est directeur général du Moncton Flight Centre. M. McClure a été accepté comme témoin à titre d'expert. On a demandé à M. McClure si une personne, à quelques centaines de verges de distance, pouvait se rendre compte si quelqu'un occupait un aéronef AZTEC. Il a répondu qu'à son avis, si l'occupant se tenait en position rigide sur le siège à dossier élevé, il serait difficile de dire s'il y avait quelqu'un dans l'aéronef, et que cela dépendrait également de l'angle de l'aéronef. Il a également servi de témoin de moralité en faveur de M. McEwen, en disant qu'il ne l'avait jamais vu commettre une infraction à un *Règlement de l'Air*, et qu'il donnait le bon exemple.

M. McClure n'a été présent à aucun moment de l'enquête.

Après avoir entendu la déposition des deux parties et celles des témoins, et après avoir examiné les pièces à l'appui, le Tribunal conclut:

Premièrement, pour ce qui est des points soulevés par M. Jones en rapport avec la Loi canadienne sur les droits de la personne et à la Charte des droits et libertés, il n'y a aucune preuve que quiconque du ministère des Transports ait pénétré dans la propriété privée de M. McEwen.

L'allégation à l'effet que la suspension ait été imposée à M. McEwen par le ministre sans une audience est une infraction à la *Charte des droits et libertés* apparaît non fondée. Le témoignage de M. Hoyt a montré que le ministère des Transports avait donné à M. McEwen la possibilité de répondre à l'enquête sur l'incident. En supposant que le Tribunal ait compétence pour traiter de points relevant de la Charte, je ne suis pas prête à conclure que la procédure suivie par le ministre est contraire à la Charte.

L'allégation à l'effet que le ministère des Transports a fait preuve de discrimination à l'encontre de M. McEwen en ne permettant pas la suspension de son permis pendant ses vacances, et parce qu'il est un homme d'affaires prospère, est également non fondée. Le Tribunal ne trouve rien de discriminatoire dans cette procédure.

Deuxièmement, M. Jones a demandé le rejet de cette cause, en se basant sur le fait que le Ministère n'avait pas prouvé qui était le pilote de l'aéronef lorsqu'il a atterri ou lorsqu'il était stationné. En fait, il s'agissait de l'idée maîtresse de l'argument avancé au nom de M. McEwen.

L'article 803 *b)* du *Règlement de l'Air* stipule que « le moteur ou les moteurs d'un aéronef ne seront laissés en marche que si le siège est occupé par une personne parfaitement en mesure de maîtriser l'aéronef ».

Il est clair que la question n'est pas de savoir qui a posé l'aéronef, qui en est sorti ou qui y est monté, mais de savoir qui a laissé les moteurs en marche.

La preuve démontre que M. Oke a identifié M. McEwen au moment où il entra dans l'avion. M. Dewar n'a parlé que d'une personne, mais tout au long du témoignage de M. Dewar, il était clair que la personne dont il parlait était M. McEwen. Il a vu cette personne sortir de l'aéronef, entrer dans certains bâtiments, puis retourner à l'aéronef.

Le carnet de vol de l'aéronef qui a été présenté comme pièce à l'appui M-2 est la preuve que M. McEwen était le pilote commandant de bord de l'aéronef le jour en question, sans aucun passager à bord, et qu'il a volé de Moncton à Fredericton.

Les dépositions des témoins combinées à la preuve apportée par le carnet de vol suffisent à me convaincre que, selon la prépondérance des probabilités,

M. McEwen a laissé les moteurs en marche sans que le siège du pilote soit occupé par une personne parfaitement en mesure de maîtriser l'aéronef.

Par conséquent, le Tribunal conclut que M. David S. McEwen a commis une infraction au *Règlement de l'Air*, article 803 *b)* le 14 octobre 1987.

M. McEwen s'est vu infliger une suspension de 14 jours que le Tribunal trouve excessive. D'après le témoignage de M. McClure affirmant que M. McEwen est un bon pilote digne d'être cité en exemple, qu'il n'a commis aucune infraction auparavant, tel qu'indiqué par M. Jones, et également du fait qu'il utilise un aéronef dans son entreprise, il semblerait qu'une suspension de 7 jours soit plus appropriée.

Cette suspension doit débuter le 16 mai 1988 et se terminer le 22 mai 1988.

Le sursis de la suspension qui a été accordée le 13 janvier 1988 se terminera concurremment à la date où cette décision est signifiée aux parties.