

TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE

ENTRE :

Jens Peter Elmgreen, appellant(e)

- et -

Ministre des Transports, intimé(e)

LÉGISLATION:

Loi sur l'aéronautique, L.R.C. 1985, c. A-2, art. 7.1(1)b)

Décision à la suite d'un appel
Faye H. Smith, Philip D. Jardim, Ronald E. McLeod

Décision : le 4 février 2002

TRADUCTION

L'appel est rejeté. Le commandant Elmgreen n'a pas convaincu le comité que les conclusions du conseiller lors de la révision étaient erronées. En conséquence, le comité maintient la décision à la suite de la révision selon laquelle le refus du certificat médical était pertinent dans les circonstances et nécessaire dans l'intérêt de la sécurité aérienne.

Une **audience en appel** relative à l'affaire en rubrique a été tenue devant un comité de trois conseillers du Tribunal le mardi 15 janvier 2002, dans les bureaux de Victory Verbatim à Toronto (Ontario).

HISTORIQUE

L'audience en appel a été demandée par le commandant Elmgreen afin de réfuter les conclusions de la décision à la suite d'une révision rendue par D^r Samuel Birenbaum, le 9 octobre 2001.

Relativement à l'audience en révision demandée par Jens Peter Elmgreen en ce qui a trait à la suspension d'un document d'aviation canadien, en vertu du paragraphe 7.1(1) de la *Loi sur l'aéronautique* [...] Je conclus que la demande de renseignements médicaux envoyée et reçue par le requérant était raisonnable, que les renseignements demandés n'ont pas été fournis et que, dans les circonstances,

le refus d'un certificat médical était approprié et essentiel dans l'intérêt de la sécurité aéronautique. La suspension est confirmée.

Le commandant Elmgreen a interjeté appel de la décision à la suite d'une révision pour les raisons suivantes :

Il ne s'agissait pas d'un refus de se conformer mais bien d'une incapacité de le faire dans les circonstances actuelles; l'équité procédurale et la justice naturelle ont été ignorées lors de la présentation de la preuve; le représentant du ministre, D^f Pfaff a commis une erreur de droit en ce qui a trait au Règlement de l'aviation canadien et aux prescriptions citées; D^f Pfaff exigeait plus de ce pilote que des autres aspirants.

Au début de l'audience, le commandant Elmgreen a tenté de présenter des arguments supplémentaires concernant la production des preuves lors de l'appel et M^e Smith l'a avisé que cette requête avait été tranchée le 9 janvier comme suit :

Le Tribunal de l'aviation civile accuse réception de vos requêtes du 6 décembre 2001 et du 7 janvier 2002.

Au stade de l'appel, la présentation d'une nouvelle preuve sera permise dans de très rares cas et je vous renvoie au paragraphe 7.2(3) de la *Loi sur l'aéronautique* (Loi) qui prévoit :

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

Ainsi, conformément au paragraphe 7.2(3) de la Loi, l'appel doit se dérouler en fonction des documents versés au dossier et la transcription des procédures de la révision.

La requête dans la lettre du 6 décembre 2001 visant à présenter de nouveaux documents est par les présentes refusée. La requête concernant l'équipement audio-visuel et un représentant expérimenté du personnel opérationnel du ministre est aussi refusée. Cette décision sera prononcée au début de l'audience en appel du 15 janvier 2002.

La présidente a prévenu le commandant Elmgreen que sa requête pour présenter une preuve supplémentaire, de même que celle pour obtenir de l'équipement audio-visuel et un représentant expérimenté du personnel opérationnel étaient refusées parce qu'elles n'étaient pas pertinentes à la question en litige dans l'appel et que cette preuve était disponible au moment de l'audience en révision.

Le commandant Elmgreen a été avisé qu'en vertu du paragraphe 7.2(3) de la Loi, l'audience en appel repose sur le dossier et sur la transcription des procédures en révision, que sa présentation doit porter sur les incohérences, les inexactitudes ou sur les interprétations erronées relatives uniquement à ce dossier et qu'aucune preuve nouvelle ne doit être autorisée.

Le commandant Elmgreen a débuté sa présentation en déclarant qu'il avait travaillé assidûment pendant les cinq dernières années afin d'obtenir les conclusions du Bureau de la sécurité des transports en ce qui a trait à un accident au cours duquel la queue d'un aéronef des Lignes aériennes a heurté le sol de l'Aéroport international d'Halifax sous le commandement du commandant Elmgreen et que les conclusions soient changées afin qu'elles ne discréditent par le pilote. Il a dit qu'en raison de l'accident de l'aéronef en 1996, la compagnie lui a par la suite demandé de subir des examens médicaux. Une partie de ces examens incluait une évaluation psychologique et à la suite de cet examen, il a été déclaré inapte à exercer des activités de vol commercial, en raison de déficit neurocognitif faible à modéré. D^r Robert Elliott a effectué cet examen.

La présidente a rappelé au commandant Elmgreen que ses remarques ne devaient porter que sur les conclusions de la décision à la suite d'une révision et que les événements qui avaient eu lieu cinq ans auparavant n'avaient aucune incidence directe sur l'audience en appel.

Le commandant Elmgreen a déclaré qu'il jouit actuellement du même niveau de santé qu'il avait avant l'accident de l'aéronef en 1996. Il a déclaré que même s'il respectait D^r Elliott à titre de médecin, selon lui, le rapport était erroné et écrit d'une façon telle que les Lignes aériennes puissent le considérer médicalement inapte à piloter. Le commandant Elmgreen a déclaré que le paragraphe 404.04(3) du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) prévoit :

(3) Le ministre :

a) peut demander que, avant une date prévue, le titulaire d'un certificat médical subisse les tests ou examens médicaux ou fournisse les renseignements médicaux supplémentaires, qui sont nécessaires pour déterminer s'il continue de répondre aux exigences relatives à l'aptitude physique et mentale précisées dans les normes de délivrance des licences du personnel;

[...]

Il a dit qu'il est important de distinguer le « ou » dans cette phrase, ce qui lui permet de fournir des renseignements autres que ceux demandés afin de justifier le maintien de son certificat médical.

M. Jardim a demandé au commandant Elmgreen la raison pour laquelle il n'a pas respecté la demande du ministre de subir d'autres examens psychologiques afin de répondre aux exigences de rétablissement de son certificat médical. Le commandant Elmgreen a déclaré que tout autre examen psychiatrique devait être effectué à ses frais. À son avis, comme il est la même personne qu'avant l'accident de l'aéronef en 1996, il supposait qu'on allait parvenir aux mêmes conclusions à son sujet qu'en 1996; en conséquence, il n'allait pas s'y prêter.

Une déclaration colligée des objections du commandant Elmgreen quant à certaines preuves présentées pendant l'audience en révision a été acceptée à titre de renseignements, à la fin de l'audience en appel.

L'intimé - ministre des Transports

Au nom au ministre, M. Rick Schobesberger a présenté une plaidoirie écrite dont il a ensuite fait ressortir oralement les principaux points. M. Schobesberger a déclaré que le ministre avait effectivement la compétence, en vertu de la partie IV du RAC - Normes de délivrance des licences et de formation du personnel, soit l'alinéa 404.04(2)a) de la sous-partie 4. Il a demandé au commandant Elmgreen de fournir des renseignements médicaux supplémentaires et si ce dernier ne le faisait pas, le ministre avait effectivement l'autorité de suspendre son certificat médical en vertu des dispositions de l'article 7.1 de la *Loi sur l'aéronautique*. M. Schobesberger a effectivement déclaré que si le commandant Elmgreen se conformait à la présentation des renseignements supplémentaires demandés, le ministre pouvait alors examiner la cause de nouveau.

Le certificat médical du commandant Elmgreen a été renouvelé à la suite d'un examen par D^r Davies, en septembre 2000. Une révision subséquente de son rapport d'examen médical par l'agent médical régional de l'aviation (AMRA), D^r Pfaff, a donné lieu à une demande de renseignements médicaux supplémentaires, plus particulièrement d'autres examens neurologiques. Ces demandes reposaient sur des rapports qui dataient d'examens effectués en 1996, alors que les Lignes aériennes ont considéré le commandant Elmgreen médicalement inapte au pilotage commercial à la suite d'un rapport de D^r Elliott.

Au cours de l'appel, le commandant Elmgreen a contesté les conclusions précédentes de D^r Elliott en déclarant qu'elles étaient erronées. Les déclarations du commandant Elmgreen reposaient sur sa propre opinion et ne proposaient aucune évaluation d'expert indépendant ou aucun rapport pour contredire le rapport de D^r Elliott.

DISCUSSION

Cette cause est très simple. On a démontré que le ministre a l'autorité de demander des renseignements supplémentaires avant d'approuver un certificat médical. Si le titulaire du document ne fournit pas les renseignements demandés, le certificat médical peut être suspendu. Le commandant Elmgreen a refusé de fournir les renseignements médicaux supplémentaires demandés (c.-à-d. d'autres examens psychologiques). En réalité, lors de son interrogatoire, le commandant Elmgreen avait admis qu'il ne le ferait pas puisqu'il considérait que les examens donneraient les mêmes résultats qu'en 1996 parce qu'il est la même personne maintenant qu'à ce moment-là.

DÉCISION

L'appel est rejeté. Le commandant Elmgreen n'a pas convaincu le comité que les conclusions du conseiller lors de la révision étaient erronées. En conséquence, le comité

maintient la décision à la suite d'une révision selon laquelle le refus d'un certificat médical était pertinent dans les circonstances et nécessaire dans l'intérêt de la sécurité aérienne.

Motifs de la décision à la suite d'un appel :

D^r Ronald McLeod, conseiller

Y souscrivent :

M^e Faye Smith, présidente
Philip D. Jardim, conseiller