

TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE

ENTRE :

Ministre des Transports, appellant(e)

- et -

Joanne M. Cameron, intimé(e)

LÉGISLATION:

Loi sur l'aéronautique, L.R.C. 1985, c. A-2, art. 7.1(4)

Règlement de l'Air, C.R.C. 1978, c. 2, art. 534(2)a)

Vol à basse altitude, Ballons, Agglomérations urbaines

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

Décision : le 4 juin 1987

TRADUCTION NON OFFICIELLE

Entendue : Edmonton (Alberta), le 4 juin 1987

QUE L'APPEL SOIT REJETÉ

Le ministre des Transports en appelle de la décision rendue par M. Ed Jenson le 18 mars 1987 selon laquelle le Conseiller du Tribunal de l'aviation civile a considéré que, conformément à l'article 7 de la *Loi sur l'aéronautique*, les intimés, Francis A. McGovern et Joanne M. Cameron, n'ont pas enfreint l'alinéa 534 (2) a) du *Règlement de l'Air* en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*.

Le paragraphe 7.1 (1) de la *Loi* prévoit un droit d'appel d'une telle décision. Le ministre en a appelé de cette décision. L'appel a été entendu à 9 h à Edmonton (Alberta), devant un tribunal de trois Conseillers à partir du registre d'audience. M. Graham représentait l'appelant et M. Colvin, les intimés.

Le tribunal d'appel a le pouvoir, en vertu du paragraphe 7.1 (4) de la *Loi*, de rejeter l'appel ou de l'accepter; dans ce dernier cas, le tribunal substitue sa décision à la décision portée en appel.

Les faits se présentent comme suit: les deux intimés, accompagnés de trois autres personnes, ont fait décoller leurs ballons d'un endroit connu sous le nom de *Government House Park*, près d'Edmonton, à approximativement 21 h, heure locale, le 20 juillet 1986. Avant de décoller, ils ont demandé des renseignements météorologiques à l'aéroport municipal d'Edmonton et à l'aéroport international d'Edmonton. De plus, ils ont lancé trois *pieballs*. Un *pieball* est un ballon; ce terme signifie *Pilot Inflated Balloon Aloft*. On se sert d'un *pieball* pour déterminer la vitesse et la direction du vent en altitude. Au niveau du sol, les vents avaient été décrits comme soufflant en bourrasques. Les *pieballs* ont indiqué qu'en haute altitude, les vents tournaient et soufflaient vers le sud-est alors que plus bas, ils soufflaient plutôt vers le nord-est. La région située au sud-est d'Edmonton est connue sous le nom de *Cooking Lakes*. C'est une région difficile pour les aéronautes, qui comprend une zone de contrôle intégral, une réserve faunique, quelques propriétaires fonciers hostiles, des étendues d'eau et des marécages. Bien qu'il soit possible d'atterrir en ballon dans cette région, cette dernière est généralement considérée comme inhospitalière et ne se prêtant pas à l'atterrissage de ballons. Un atterrissage dans cette région pourrait s'avérer dangereux à la fois pour les passagers et pour le ballon.

La région située au nord-est d'Edmonton comporte plus de surfaces dégagées, moins d'arbres, d'étendues d'eau et de marécages et un relief qui présente moins de risques et qui se prête plus à l'atterrissage sûr de ballons. Les ballons diffèrent des autres types d'aéronefs en ce que l'atterrissage s'effectue sous le vent. Les manoeuvres d'approche pour l'atterrissage ne sont pas les mêmes que dans le cas d'aéronefs à voilures fixe, en ce qu'elles sont effectuées beaucoup plus à l'avance. Les vents de surface sont d'une importance cruciale et peuvent différer considérablement des vents soufflant en altitude. Il arrive souvent qu'on tente une approche pour constater que l'endroit choisi à l'atterrissage n'est pas favorable; il faut alors effectuer plusieurs autres approches jusqu'à ce qu'on trouve un terrain propice. Il faut procéder par évaluation et par réévaluation.

La preuve produite par les témoins appelés à témoigner au nom du ministre était que les ballons pilotés par les deux accusés étaient bien en deçà de l'altitude prescrite à l'alinéa 534 (2) a) du *Règlement de l'Air*. Les hauteurs fournies par ces témoins ont été évaluées à partir d'observations faites au sol. À partir du point d'observation, il n'était pas possible de déterminer avec un tant soit peu d'exactitude la taille des ballons, leur angle ou leur distance par rapport au point d'observation, tous des facteurs pertinents pour déterminer l'altitude au-dessus du sol. Il est donc compréhensible qu'on ait utilisé des mots comme « peut-être », « estimation » et « à vue d'œil » relativement à la preuve qui a été soumise au sujet de la hauteur au-dessus du sol.

La preuve soumise par les intimés est qu'après le décollage, ils sont montés à 1000 pieds au-dessus du sol et sont restés à cette altitude jusqu'à ce qu'ils se soient éloignés de l'agglomération et qu'ils se trouvent au-dessus de la limite est du *Sherwood Park*. Les vents soufflant à cette altitude ont été estimés à vingt noeuds et provenaient du nord-ouest. Si les intimés avaient conservé une altitude de 1000 pieds, ils auraient dérivé au-dessus de la région de *Cooking Lakes* au sud-est d'Edmonton, ce qui les aurait forcés à effectuer un atterrissage dangereux à la fois pour les passagers et pour le ballon. Ils ont pris, à ce moment-là, la décision de repérer un endroit propice pour atterrir au nord-est. Pour obtenir des vents favorables, il leur fallait réduire leur altitude. À ce moment, la décision d'atterrir était prise. Ils ont effectué plusieurs approches avant de trouver un endroit propice à environ 1 3/4 mille au nord-est de la petite communauté

d'Ardrossan, en Alberta. À partir du moment où ils se sont retrouvés à la limite est de *Sherwood Park*, les ballons étaient en train de « tenter d'atterrir ».

Les intimés ont également produit une preuve en faisant comparaître des témoins qualifiés qui ont montré qu'il est extrêmement difficile de juger de la hauteur d'un objet au-dessus du sol avec un tant soit peu d'exactitude.

L'alinéa 534 (2) a), en vertu duquel les deux intimés ont été accusés, se lit comme suit :

« 534. (2) Sauf dans les cas prévus aux paragraphes (4), (5) ou (6), ou sauf en conformité avec une autorisation délivrée par le ministre, à moins de décoller, d'atterrir ou de tenter d'atterrir, il est interdit à quiconque pilote un aéronef

a) au-dessus des agglomérations urbaines, villageoises ou autres ou des rassemblements de personnes en plein air, de voler autrement qu'à une altitude qui lui permettrait, en cas d'urgence, d'effectuer un atterrissage sans mettre en danger les personnes ou les biens se trouvant au sol, cette altitude ne pouvant en aucun cas être inférieure à 1000 pieds au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 2000 pieds de l'aéronef; »

Dans la présente affaire, c'est le ministre qui a le fardeau de la preuve. Il n'est pas nécessaire que le ministre prouve les faits « hors de tout doute raisonnable », ce qui est le degré de preuve requis dans les affaires criminelles, mais il doit prouver ses allégations en se fondant sur la « prépondérance de la preuve ». Le degré de preuve requis a été établi par le présent Tribunal dans l'affaire *ministre des Transports c. Thomas Ritchie Phillips T.A.C., Dossier n° C-014-33*. Dans cette affaire, le Tribunal a suivi le raisonnement de la Cour Suprême du Canada dans l'affaire *London Life Insurance Co. et al c. Moore* (1928) S.C.R. 117 à la page 119:

That there is, in the law of evidence, a legal presumption against the imputation of crime, requiring before crime can be held to be established, proof of a more cogent character than in ordinary cases where no such imputation is made, does not appear to admit of doubt. In criminal cases this rule is often expressed by saying that the crime imputed must be proved to the exclusion of reasonable doubt. There is authority for the proposition that the same presumption of innocence from crime should be applied with equal strictness in civil as well as in criminal cases (Taylor, Evidence, 11th ed., vol. 1., par. 112, and cases referred to). Whether or not, however, the cogency of the presumption is as great in civil matters as in criminal law (a point not necessarily involved here), I would like to adopt the statement of the rule by Middleton J.A., in the court below, which appears entirely sound:

** * * While the rule is not so strict in civil cases as in criminal, I think that when a right or defence rests upon the suggestion that conduct is criminal or quasi-criminal, the Court should be satisfied not only that the circumstances proved are consistent with the commission of the suggested act, but that the facts are such as*

to be inconsistent with any other rational conclusion than that the evil act was in fact committed. See Alderson, B., in Rex v. Hodge (1).

Les membres du Tribunal n'étaient pas unanimes sur la question de savoir si le ministre avait établi en se fondant sur la « prépondérance de la preuve » que les intimés avaient piloté leurs ballons à une altitude inférieure à celle prescrite à l'alinéa 534 (2) a) du *Règlement de l'Air* en ce qui touche les vols au-dessus des agglomérations. Un Conseiller du Tribunal a conclu que le ministre avait établi qu'il y avait eu infraction, mais la majorité a décidé que dans le cas des deux intimés, le ministre n'avait pas établi, en se fondant sur la « prépondérance de la preuve » qu'une infraction à l'alinéa 534 (2) a) avait été commise. La majorité des membres du Tribunal a conclu que la preuve produite par le ministre consiste en une estimation de l'altitude à partir d'un point d'observation situé au sol et que cette estimation était sujette à toutes les inexacitudes inhérentes à ce genre d'observation, y compris en ce qui touche l'angle des ballons par rapport au point d'observation, la taille des ballons et leur distance par rapport à l'observateur.

D'après ces considérations, la décision de la majorité est qu'on n'a pas prouvé les allégations en se fondant sur la « prépondérance de la preuve » et que l'appel devrait être rejeté. Il n'est donc pas nécessaire que le Tribunal traite les autres arguments invoqués pour la défense. Cependant, deux des questions soulevées nécessitent l'interprétation des articles 534 et 818 du *Règlement de l'Air*. Le Tribunal a décidé de traiter ces questions de toute façon. Tous les membres du Tribunal estimaient que si le ministre avait prouvé ses allégations en se fondant sur la « prépondérance de la preuve », deux des autres motifs qui avaient été invoqués pour la défense auraient constitué des arguments valables contre les accusations. Le premier de ces arguments est le fait que pendant tout le temps que les ballons étaient à moins de 1000 pieds au-dessus du sol, au-dessus d'une agglomération, ils étaient en train de décoller ou de tenter un atterrissage, deux cas constituant des exceptions au paragraphe 534 (2) du *Règlement*.

Les mots utilisés dans l'article 534 du *Règlement* sont « d'atterrir ou de tenter d'atterrir ». Voici la définition que donne le dictionnaire du mot « tenter » :

- a) essayer (de), s'efforcer (de)
- b) chercher (à)
- c) commencer, en vue de réussir

Roland Burrows, dans son ouvrage *Words and Phrases Judicially Defined*, à la page 278 du volume 1, définit le nom « tentative » (*attempt*), en rapport avec le fait de commettre une infraction, comme suit :

Un acte posé ou une omission faite dans l'intention de commettre l'infraction et faisant partie d'une série d'actes ou d'omissions qui auraient constitué l'infraction si cette série d'actes ou d'omissions n'avait pas été interrompue, soit par suite de la décision volontaire du contrevenant de ne pas commettre l'infraction, soit pour une autre raison. (Traduction libre)

À compter du moment où la décision de choisir un point d'atterrissage est prise et qu'une descente est amorcée, le ballon est en train de « tenter d'atterrir » au sens de l'exception comprise

au paragraphe 534 (2). L'évaluation et la réévaluation des sites d'atterrissage appropriés font partie du procédé de « tenter d'atterrir »; le Tribunal aurait rejeté l'appel s'il s'était fondé sur ce point.

Un troisième argument est que les dispositions des paragraphes 818 (1) et 818 (2) constituent une défense valable contre les accusations portées. Les paragraphes 818 (1) et (2) se lisent comme suit:

818. (1) Pour l'observation du présent règlement, il sera tenu compte de tous les dangers que comportera la navigation et des possibilités de collision, ainsi que de toutes circonstances particulières pouvant nécessiter une dérogation à ce règlement en vue d'éviter un danger immédiat.

(2) Dans toute poursuite intentée pour infraction au présent règlement ou aux instructions données par le ministre en vertu de ce *Règlement*, la preuve, faite par l'accusé, qu'une telle infraction est attribuable au mauvais temps ou à une autre cause inévitable visée au présent article, constituera une bonne défense.

Dans le cas présent, si les intimés étaient restés à 1000 pieds au-dessus du niveau du sol après avoir atteint les limites de *Sherwood Park*, les vents soufflant à cette altitude les auraient poussés jusqu'à la région de *Cooking Lakes*, au sud-est d'Edmonton, où un atterrissage en terrain défavorable ne se prêtant pas à l'atterrissage de ballons, aurait entraîné un danger immédiat pour l'équipage, les passagers et l'équipement. Les deux pilotes ont fait montre de diligence et de compétence en choisissant de ne pas atterrir dans la région de *Cooking Lakes*.

L'avocat du ministre a renvoyé le Tribunal à un jugement rendu en 1985 par la Cour provinciale de l'Ontario dans l'affaire de *Sa Majesté la Reine contre Bruce Blanchard*, décision de son Honneur le juge L.T.G. Collins de la Cour provinciale du comté de Peterborough. Dans cette affaire, l'accusé, qui pilotait son ballon gonflé à l'air chaud pour marquer le lancement d'un centre commercial, a rencontré des conditions météorologiques défavorables qui l'ont forcé à voler à basse altitude au-dessus d'une agglomération et à effectuer un atterrissage forcé. Le paragraphe 818 (2) traitant du mauvais temps a été invoqué avec succès comme défense. Il est intéressant de noter que dans cette affaire, le mauvais temps consistait en un manque de vent d'une force suffisante pour propulser le ballon et Son Honneur a allégué que:

« Le vent particulier qui soufflait à l'altitude qu'il a atteinte peut ne pas constituer du mauvais temps pour un aéronef mû par un moteur à hélice ou par un moteur à réaction; dans ces cas, le mauvais temps consiste habituellement en des vents importants et de la turbulence plutôt qu'en l'absence de vent. Cependant, selon la Cour, dans le cas de ce genre d'aéronef (ballons), le mauvais temps inclut des vents légers et variables qui sont difficiles à prévoir d'une minute à l'autre. »

Si un « manque de vent » constitue une défense valable fondée sur le « mauvais temps », alors des vents qui, à une altitude de 1000 pieds, auraient poussé les ballons au-dessus de la région de *Cooking Lakes* constitueraient, dans la présente affaire, une défense valable fondée sur le

« mauvais temps ». Le Tribunal aurait donc rejeté l'appel s'il s'était fondé sur les paragraphes 818 (1) et (2).

L'article 7.4 de la *Loi sur l'aéronautique* a également été invoqué. Cet article se lit comme suit :

« 7.4 Nul ne peut être reconnu coupable d'avoir contrevenu à la présente partie ou à ses textes d'application s'il a pris toutes les mesures nécessaires pour s'y conformer. »

Compte tenu des preuves soumises, le Tribunal ne se prononce pas sur la possibilité d'utiliser avec succès cet article en tant qu'argument pour la défense dans les présentes causes.

Pour les raisons exposées ci-dessus, les appels sont rejetés dans les deux cas.

Bien que cela ne change en rien la décision qui a été prise relativement au présent appel, le Tribunal est d'avis que l'article 534 touche surtout les aéronefs à voilure fixe et les hélicoptères. À cause des caractéristiques des ballons gonflés à l'air chaud, même le plus habile pilote de ballon à l'air chaud peut trouver difficile de se conformer rigoureusement à cette disposition. Le ministre, en consultation avec la *Free Balloonist Society*, pourrait apporter à cet article les modifications appropriées pour qu'il garantisse davantage la sécurité des ballons gonflés à l'air chaud et de la population.

Nous aimerions souligner la qualité de la préparation et la clarté des plaidoyers des deux avocats et nous les remercions de leur aide.

MOTIFS DE LA DÉCISION RENDUE PAR :

Robert J. Rushford, C.R.

APPUYÉ PAR :

James W. Snow
Robert J. MacPherson