

TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE

ENTRE :

Robert H. Baldwin, requérant(e)

- et -

Ministre des Transports, intimé(e)

LÉGISLATION:

Loi sur l'aéronautique, L.R.C. 1985, ch. A-2, mod., art. 7.3(1)c)

Fausse inscriptions relatives au carburant faites dans le carnet de route dans le dessein d'induire en erreur

Décision à la suite d'une révision
William C. Pearson, Q.C.

Décision : le 13 février 1992

TRADUCTION

L'audience en révision de l'affaire mentionnée en titre a eu lieu à l'immeuble Federal, 269, rue Main, 4^e étage, dans la ville de Winnipeg (Manitoba) le 17 janvier 1992, à 14 h.

CONTEXTE

Les parties ont convenu d'appliquer à l'affaire les faits présentés dans le dossier n° C-0231-33.

PAR UN AVIS DE SUSPENSION en date du 11 juin 1991, le ministre des Transports a imposé une suspension de sept (7) jours pour chacune des infractions à l'alinéa 7.3(1)c) de la Loi sur l'aéronautique, à savoir :

(traduction)

« Chef d'accusation n° 1

... le ou vers le 17 décembre 1990, à Winnipeg (Manitoba) ou dans les environs, vous avez fait, ou fait faire, de fausses inscriptions dans les registres dont la tenue est exigée, dans le dessein d'induire en erreur; en l'occurrence, vous avez falsifié les chiffres de la masse carburant indiqués dans la colonne 9 du carnet de route de l'aéronef Cessna 402, portant la marque d'immatriculation canadienne, C-GHOR, afin de cacher la surcharge de l'aéronef. »

« Chef d'accusation n° 2

EN OUTRE, le ou vers le 21 décembre 1990, à Winnipeg (Manitoba) ou dans les environs, vous avez fait, ou fait faire, de fausses inscriptions dans les registres dont la tenue est exigée, dans le dessein d'induire en erreur; en l'occurrence, vous avez falsifié les chiffres de la masse carburant indiqués dans la colonne 9 du carnet de route de l'aéronef Cessna 402, portant la marque d'immatriculation canadienne, C-GHOR, afin de cacher la surcharge de l'aéronef, contrevenant ainsi à l'alinéa 7.3(1)c) de la Loi sur l'aéronautique. »

L'article de la Loi se lit comme il suit :

« 7.3

(1) Il est interdit...

c) de faire, ou faire faire, de fausses inscriptions dans les registres dont la tenue est exigée sous le régime de la présente partie, dans le dessein d'induire en erreur, ou d'omettre délibérément d'y faire une inscription; »

La difficulté est d'établir s'il y a eu « dessein d'induire en erreur ». En d'autres mots, M. Baldwin a-t-il fait les inscriptions destinées à cacher le fait que l'aéronef avait été exploité dans des conditions de surcharge les 17 et 21 décembre 1990?

PREUVE

La pièce 1 du ministre est un certificat d'immatriculation d'aéronef indiquant que le Cessna 402C, portant la marque d'immatriculation canadienne C-GHOR, était la propriété de la St. Theresa Point Air Service Ltd. et était exploité par cette dernière.

La pièce 2 du ministre est le certificat de navigabilité du C-GHOR qui est valide seulement quand l'aéronef est exploité conformément aux spécifications de l'aéronef ou à l'homologation de type, au rapport sur le chargement et le centrage et au Manuel de vol. L'inobservance de l'une de ces conditions invaliderait le certificat de navigabilité de l'aéronef et, par conséquent, serait une infraction à l'alinéa 210(1)a) du Règlement de l'Air.

La preuve présentée par le ministre comprend essentiellement les chiffres provenant des bordereaux de carburant, du bordereau fichier nomenclature, du feuillet de chargement et de centrage et du carnet de route (pièces M-3, M-4, M-5 et M-6).

Les calculs pour le 17 décembre 1990 sont établis dans les pièces M-11 et M-12, qui indiquent que l'aéronef avait une surcharge de 485 livres. Par ailleurs, les allégations relatives à l'infraction du 21 décembre 1990 se retrouvent dans la pièce M-13. Dans les deux cas, M. Baldwin a indiqué qu'il avait transféré du carburant dans un baril de 45 gallons avant le décollage, aussitôt que le manifeste de chargement a été rempli. Il a ensuite déclaré que l'aéronef ne pouvait contenir plus de 1 326 livres de carburant. Le carburant a été transféré dans un baril de 45 gallons de sorte que le poids maximum du carburant aurait été de 331,4 livres.

M. Baldwin a porté les inscriptions au carnet de route (pièce M-9). Il a également déclaré que les pilotes, incluant lui-même, étaient obligés par leurs employeurs de faire des choses qu'ils savaient être contraires à la Loi, comme la surcharge, sous peine de perdre leur emploi. Cette déclaration m'a convaincu que les inscriptions avaient été faites dans le dessein d'induire en erreur toute personne qui examinerait superficiellement le carnet de route. Si les exploitants obligent réellement leurs employés à enfreindre les dispositions de la Loi sur l'aéronautique ou du Règlement de l'Air, comme le prétend M. Baldwin, il y aurait alors peut-être lieu d'étudier cette question ultérieurement.

CONCLUSION

PAR CONSÉQUENT, JE CONCLUS QUE LE MINISTRE A ÉTABLI LE BIEN-FONDÉ ET QU'IL Y A BEL ET BIEN EU INFRACTION À LA LOI COMME IL A ÉTÉ ALLÉGUÉ DANS LES CHEFS D'ACCUSATION N^{OS} 1 ET 2. JE CONFIRME LES SUSPENSIONS DE SEPT (7) JOURS POUR CHAQUE CHEF D'ACCUSATION. LES PÉRIODES DE SUSPENSION SONT CONSÉCUTIVES.

William C. Pearson, c.r.
Conseiller
Tribunal de l'aviation civile