

TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE

ENTRE :

Ministre des Transports, appellant(e)

- et -

Lumsden Aero Ltd., intimé(e)

LÉGISLATION:

Loi sur l'aéronautique, L.R.C. 1985, c. A-2, art. 7.7

Ordonnances sur la navigation aérienne, série VII, no.3, art. 14(1)

Ordonnances sur la navigation aérienne, série VII, no.3, art. 48(3)b)

Ordonnances sur la navigation aérienne, série VII, no.3, art. 48(4)a)

Ordonnances sur la navigation aérienne, série VII, no.3, art. 48(6)a)

Vol effectué sur une route aérienne non désignée, L'affectation d'un membre non qualifié à l'équipage de conduite

Décision à la suite d'un appel
Bruce L. Pultz, Ed J. Jenson, Robert J. Rushford, Q.C.

Décision : le 22 juin 1992

TRADUCTION

Chef d'accusation n° 1 : l'appel est rejeté

Chef d'accusation n° 2 : l'appel est admis

Chefs d'accusation n^{os} 3 à 11 : l'appel est admis

L'amende de 200,00 \$ relativement au chef d'accusation n° 1 est confirmée.

Ce montant doit être payé à l'ordre du Receveur général du Canada et doit être reçu par le Tribunal de l'aviation civile à l'adresse susmentionnée dans les 15 jours suivant la date de réception de la présente décision.

L'audience en appel relative à l'affaire en rubrique a été tenue devant les conseillers désignés du Tribunal au Federal Building, 1975, rue Scarth, salle de conférence du 3^e étage, dans la ville de Regina (Saskatchewan) le mardi 5 mai 1992 à 10 h.

HISTORIQUE

L'appelant s'est vu imposer une amende de 2 200,00 \$ pour onze contraventions alléguées, dont les détails sont fournis ci-dessous :

(traduction)

« Chef d'accusation #1

Le paragraphe 14(1) de l'Ordonnance sur la navigation aérienne, série VII, numéro 3, en ce sens que le 16 mars 1991, ou vers cette date, à approximativement 20 h, heure locale, vous avez piloté un aéronef, à savoir un Cessna 421C portant les marques d'immatriculation canadienne C-GRJP en vol IFR, entre Regina (Saskatchewan) et Casper (Wyoming), É.-U., alors que ledit vol a été effectué en n'utilisant pas les voies ou routes aériennes désignées dans le Manuel des espaces aériens désignés.

Chef d'accusation #2

EN OUTRE, en ce sens que le 16 mars 1991, ou vers cette date, à Regina (Saskatchewan) ou près de cette ville, à approximativement 20 h, heure locale, vous avez affecté un pilote, à savoir M. Theodore R. Delanghe, aux fonctions de commandant en second d'un avion multimoteur, à savoir le Cessna 421C C-GRJP, lorsque ledit aéronef a été exploité en régime IFR, alors que le pilote n'avait pas, au cours des 12 mois précédents, subi avec succès, sur le type d'avion dont il s'agit, l'épreuve de contrôle de compétence dont fait état l'annexe D, une violation de l'alinéa 48(6)a) de l'Ordonnance sur la navigation aérienne, série VII, numéro 3.

Chef d'accusation #3

EN OUTRE, en ce sens que le 8 mars 1991, ou vers cette date, à Regina (Saskatchewan) ou près de cette ville, à approximativement 16 h, heure locale, vous avez affecté un pilote, à savoir M. Dean H. Unterreiner, aux fonctions de commandant en second d'un avion multimoteur, à savoir le Cessna 421C C-GRJP, exploité en régime VFR de jour, alors que ledit pilote n'avait pas, au cours des 12 mois précédents, subi avec succès, sur le type d'avion dont il s'agit, l'épreuve de contrôle de compétence dont fait état l'annexe D, une violation de l'alinéa 48(3)b) de l'Ordonnance sur la navigation aérienne, série VII, numéro 3.

Chef d'accusation #4

EN OUTRE, en ce sens que le 9 mars 1991, ou vers cette date, à Regina (Saskatchewan) ou près de cette ville, à approximativement 7 h, heure locale, vous avez affecté un pilote, à savoir M. Dale A. Edwards, aux fonctions de commandant en second d'un avion multimoteur, à savoir le Cessna 421C C-GRJP,

exploité en régime VFR de jour, alors que ledit pilote n'avait pas, au cours des 12 mois précédents, subi avec succès, sur le type d'avion dont il s'agit, l'épreuve de contrôle de compétence dont fait état l'annexe D, une violation de l'alinéa 48(3)b) de l'Ordonnance sur la navigation aérienne, série VII, numéro 3.

Chef d'accusation #5

EN OUTRE, en ce sens que le 15 mars 1991, ou vers cette date, à Regina (Saskatchewan) ou près de cette ville, à approximativement 6 h, heure locale, vous avez affecté un pilote, à savoir M. Theodore R. Delanghe, aux fonctions de commandant en second d'un avion multimoteur, à savoir le Cessna 421C C-GRJP, exploité en régime VFR de jour, alors que ledit pilote n'avait pas, au cours des 12 mois précédents, subi avec succès, sur le type d'avion dont il s'agit, l'épreuve de contrôle de compétence dont fait état l'annexe D, une violation de l'alinéa 48(3)b) de l'Ordonnance sur la navigation aérienne, série VII, numéro 3.

Chef d'accusation #6

EN OUTRE, en ce sens que le 18 mars 1991, ou vers cette date, à Regina (Saskatchewan) ou près de cette ville, à approximativement 12 h, heure locale, vous avez affecté un pilote, à savoir M. Dean H. Unterreiner, aux fonctions de commandant en second d'un avion multimoteur, à savoir le Cessna 421C C-GRJP, exploité en régime VFR de jour, alors que ledit pilote n'avait pas, au cours des 12 mois précédents, subi avec succès, sur le type d'avion dont il s'agit, l'épreuve de contrôle de compétence dont fait état l'annexe D, une violation de l'alinéa 48(3)b) de l'Ordonnance sur la navigation aérienne, série VII, numéro 3.

Chef d'accusation #7

EN OUTRE, en ce sens que le 6 février 1991, ou vers cette date, à Regina (Saskatchewan) ou près de cette ville, à approximativement 22 h 20, heure locale, vous avez affecté un pilote, à savoir M. Dale A. Edwards, aux fonctions de commandant en second d'un avion multimoteur, à savoir le Cessna 421C C-GRJP, exploité en régime VFR de nuit, alors que ledit pilote n'avait pas, au cours des 12 mois précédents, subi avec succès, sur le type d'avion dont il s'agit, l'épreuve de contrôle de compétence dont fait état l'annexe D, une violation de l'alinéa 48(4)a) de l'Ordonnance sur la navigation aérienne, série VII, numéro 3.

Chef d'accusation #8

EN OUTRE, en ce sens que le 26 février 1991, ou vers cette date, à Regina (Saskatchewan) ou près de cette ville, à approximativement 20 h, heure locale, vous avez affecté un pilote, à savoir M. Theodore R. Delanghe, aux fonctions de commandant en second d'un avion multimoteur, à savoir le Cessna 421C C-GRJP, exploité en régime VFR de nuit, alors que ledit pilote n'avait pas, au cours des 12 mois précédents, subi avec succès, sur le type d'avion dont il s'agit, l'épreuve

de contrôle de compétence dont fait état l'annexe D, une violation de l'alinéa 48(4)a de l'Ordonnance sur la navigation aérienne, série VII, numéro 3.

Chef d'accusation #9

EN OUTRE, en ce sens que le 8 mars 1991, ou vers cette date, à Regina (Saskatchewan) ou près de cette ville, à approximativement 22 h 30, heure locale, vous avez affecté un pilote, à savoir M. Dean H. Unterreiner, aux fonctions de commandant en second d'un avion multimoteur, à savoir le Cessna 421C C-GRJP, exploité en régime VFR de nuit, alors que ledit pilote n'avait pas, au cours des 12 mois précédents, subi avec succès, sur le type d'avion dont il s'agit, l'épreuve de contrôle de compétence dont fait état l'annexe D, une violation de l'alinéa 48(4)a de l'Ordonnance sur la navigation aérienne, série VII, numéro 3.

Chef d'accusation #10

EN OUTRE, en ce sens que le 14 mars 1991, ou vers cette date, à Regina (Saskatchewan) ou près de cette ville, à approximativement 22 h, heure locale, vous avez affecté un pilote, à savoir M. Theodore R. Delanghe, aux fonctions de commandant en second d'un avion multimoteur, à savoir le Cessna 421C C-GRJP, exploité en régime VFR de nuit, alors que ledit pilote n'avait pas, au cours des 12 mois précédents, subi avec succès, sur le type d'avion dont il s'agit, l'épreuve de contrôle de compétence dont fait état l'annexe D, une violation de l'alinéa 48(4)a de l'Ordonnance sur la navigation aérienne, série VII, numéro 3.

Chef d'accusation #11

EN OUTRE, en ce sens que le 18 mars 1991, ou vers cette date, à Regina (Saskatchewan) ou près de cette ville, à approximativement 22 h, heure locale, vous avez affecté un pilote, à savoir M. Dean H. Unterreiner, aux fonctions de commandant en second d'un avion multimoteur, à savoir le Cessna 421C C-GRJP, exploité en régime VFR de nuit, alors que ledit pilote n'avait pas, au cours des 12 mois précédents, subi avec succès, sur le type d'avion dont il s'agit, l'épreuve de contrôle de compétence dont fait état l'annexe D, une violation de l'alinéa 48(4)a de l'Ordonnance sur la navigation aérienne, série VII, numéro 3. »

L'agent d'audience a confirmé l'imposition, et l'appelant interjette appel.

Les faits relatifs aux divers chefs d'accusation sont les suivants :

FAITS : CHEF D'ACCUSATION #1

Ce chef d'accusation porte sur un vol IFR - entre Regina (Saskatchewan) et Casper (Wyoming) - au moyen d'un Cessna 421C, immatriculé C-GRJP. On allègue que le vol n'a pas été effectué dans les voies ou routes aériennes désignées dans le *Manuel des espaces aériens désignés*.

L'article 14 de l'ONA VII, n° 3 se lit comme suit :

« 14.(1) Un transporteur aérien doit faire effectuer tous les vols VFR de nuit et tous les vols IFR dans les voies et routes aériennes désignées dans le *Manuel des espaces aériens désignés*.

(2) Par dérogation aux dispositions du paragraphe (1), le Directeur peut, s'il est saisi d'une demande à cet effet, approuver l'utilisation d'un itinéraire autre qu'une voie aérienne ou une route aérienne désignée dans le *Manuel des espaces aériens désignés* pour les besoins d'un transporteur aérien, si celui-ci démontre que l'infrastructure et les aides à la navigation situées le long dudit itinéraire garantissent un niveau élevé de sécurité et une navigation précise. »

Ce vol n'a pas été effectué dans les voies et routes aériennes désignées dans le Manuel des espaces aériens.

Le paragraphe (2) de l'article 14 ne s'applique pas, parce que le Directeur n'a pas approuvé l'utilisation d'un itinéraire autre qu'une voie ou une route aérienne désignée dans le *Manuel des espaces aériens désignés* pour les besoins de l'appelant.

Le seul élément de preuve direct de l'appelant à cet égard est le suivant (page 119 de la transcription) :

(traduction)

« Ma réponse à cette accusation est que je savais avant l'établissement du plan de vol que le contrôle de la circulation aérienne allait nous donner une autorisation directe, et c'est pourquoi j'ai déposé le plan de vol de cette façon. »

Dans son argument final à l'audience initiale, l'appelant a dit (page 140 de la transcription) :

(traduction)

« Au départ, j'avais l'intention de déposer le plan de vol d'après les voies aériennes et, après leur avoir parlé, d'accord, je savais que j'allais l'obtenir, donc, si je l'avais alors déposé à Swift Current, il n'y aurait pas d'accusation, d'accord. Je savais que j'allais l'obtenir, donc, pour des raisons d'établissement de plan de vol, pour des raisons d'avitaillement en carburant, pour tout le reste, j'ai déposé ce que je savais que j'allais obtenir ».

CONCLUSION : CHEF D'ACCUSATION #1

Ce chef d'accusation porte sur une infraction aux *Ordonnances sur la navigation aérienne*.

Le règlement à cet égard remonte à l'époque de la navigation au radiophare à faisceaux et au ADF au moyen d'aéronefs mus par moteur à piston non suralimenté ou non pressurisé. Comme

c'est souvent le cas, les changements apportés dans la loi pour qu'elle s'adapte aux circonstances actuelles sont lents. Le Tribunal sait qu'on est à envisager des changements qui permettraient à un exploitant de demander que la spécification des opérations lui permette d'établir ses propres routes d'après des critères établis. Aucun changement n'a été apporté jusqu'à présent, et à la date de cette infraction, on ne pouvait effectuer des vols que dans les voies ou routes aériennes désignées dans le Manuel des espaces aériens. L'amende de 200,00 \$ pour cette infraction est confirmée.

FAITS : CHEF D'ACCUSATION #2

Le chef d'accusation #2 porte sur le même vol que le chef d'accusation #1, mais concerne une infraction différente. Ce chef d'accusation porte sur l'affectation d'un pilote non qualifié aux fonctions de commandant en second.

L'article particulier des *Ordonnances sur la navigation aérienne* qui a été contrevenu est l'alinéa 48(6)a de la série VII, numéro 3, qui se lit comme suit :

« 48.(6) Nul transporteur aérien ne doit affecter un pilote aux fonctions de commandant en second d'un avion multimoteur devant être exploité en régime IFR si ce pilote

a) n'est pas qualifié conformément aux dispositions des alinéas (3)a) et b) sauf que si les épreuves obligatoires de renouvellement de la qualification de vol aux instruments ont été subies sur le type d'avion qu'il doit piloter les conditions fixées à l'alinéa (3)b) seront considérées comme remplies; »

Il y a infraction aux *Ordonnances sur la navigation aérienne* seulement si, en réalité, l'appelant n'avait pas l'autorisation d'effectuer, sans copilote, un vol IFR à la date en question.

Il n'y a aucun doute que la spécification des opérations permettant d'effectuer, sans copilote, un vol IFR au moyen du Cessna 421C jusqu'aux limites prévues dans le CAP n'a été délivrée que le 21 juin 1991. Toutefois, il est nécessaire d'examiner ce qui s'est passé avant cette date.

Avant de faire l'acquisition du Cessna 421C, l'appelant avait l'autorisation d'effectuer, sans copilote, des vols IFR au moyen d'un Piper PA-31 Navaho jusqu'aux limites prévues à l'annexe III. Cette autorisation a été accordée dans la modification n° 1 de la spécification des opérations de l'appelant, en date du 10-05-1990.

Le 30 janvier 1991, Transports Canada a écrit à l'appelant ce qui suit (pièce D-2) :

(traduction)

« En attendant la délivrance du document officiel, nous vous faisons parvenir le document ci-joint, qui constitue une modification temporaire, valide pendant 60 jours, du 30 janvier 1991 au 29 mars 1991, du certificat d'exploitation n° 6338,

la modification consistant à ajouter l'avion Cessna 421 dans les types d'aéronefs autorisés à transporter des passagers la nuit ou à effectuer des vols IFR. »

Le certificat d'exploitation dont il est question dans cette autorisation est le certificat n° 6338 qui a été présenté en preuve sous la cote M-21. Ce certificat est daté du 10-05-1990. Dans la section intitulée (traduction) « *Types d'aéronef autorisés à transporter des passagers la nuit ou à effectuer des vols IFR* », on a inscrit « Piper PA-31 ».

La lettre de Transports Canada datée du 30 janvier 1991 (pièce D-2) autorise l'ajout du Cessna 421C dans cette section du certificat d'exploitation, et l'autorisation est valide jusqu'au 29 mars 1991.

Le 27 mars 1991, Transports Canada a écrit à l'appelant pour l'informer que l'autorisation serait prolongée jusqu'au 28 avril 1991 (pièce D-3) :

(traduction)

« En attendant la délivrance du document officiel, nous vous faisons parvenir le document ci-joint, qui constitue une prolongation, valide pendant 30 jours, du 29 mars 1991 au 28 avril 1991, de la modification temporaire du certificat d'exploitation n° 6338 daté du 30 janvier 1991 autorisant l'exploitation de l'avion Cessna 421. »

Le 16 mars 1991, date de la contravention alléguée visée dans les chefs d'accusation 1 et 2, le Cessna 421C était un des types d'aéronef visés dans le certificat d'exploitation 6338 (pièce M-21). Ce certificat d'exploitation autorise les aéronefs multimoteurs à effectuer des vols VFR et IFR le jour et la nuit.

Par conséquent, nous concluons que le 16 mars 1991, date de la contravention alléguée visée dans les chefs d'accusation 1 et 2, l'appelant était en réalité autorisé à effectuer, sans copilote, un vol IFR au moyen du Cessna 421C.

Le pilote, M. Delanghe, qui occupait le siège droit sur ce vol, n'avait pas, au cours des 12 mois précédant la date en question, subi avec succès, sur le 421C, une épreuve de contrôle de compétence. Si M. Delanghe a été affecté aux fonctions de commandant en second, il n'était pas compétent. Les éléments de preuve présentés par l'appelant sont que M. Delanghe n'était pas affecté aux fonctions de commandant en second. Étant donné que Transports Canada a appelé M. Delanghe comme témoin, son témoignage le lie à Transports Canada. Les éléments de preuve présentés par M. Delanghe sont qu'il n'était pas affecté aux fonctions de commandant en second. Il était selon son expression (page 74 de la transcription) (traduction) « un pilote de sécurité » et (traduction) « une paire d'yeux supplémentaire ». M. Delanghe a de plus témoigné qu'il n'a rempli aucune fonction de pilote.

CONCLUSION : CHEF D'ACCUSATION #2

Par conséquent, nous concluons que M. Delanghe n'était pas affecté aux fonctions de commandant en second. Même si tel était le cas, l'appelant était autorisé à effectuer, sans copilote, le vol IFR. Il n'est pas nécessaire aux fins de la présente affaire de déterminer si l'affectation d'un pilote non compétent aux fonctions de commandant en second révoquerait l'autorisation d'effectuer, sans copilote, des vols IFR.

L'appel, en autant que le chef d'accusation #2 est concerné, est admis.

FAITS : CHEFS D'ACCUSATION #3 À #11

Les vols dont il est question dans les chefs d'accusation 3 à 11 étaient tous des vols VFR; trois ont été effectués en régime VFR de jour, et cinq, en régime VFR de nuit.

L'appelant est autorisé à effectuer, sans copilote, des vols VFR de jour et de nuit. L'article 6.2 du Manuel d'exploitation approuvé de l'appelant (pièce D-1) prévoit des vols VFR effectués le jour et la nuit par un seul pilote.

Le pilote, Norman Colhoun, satisfait aux exigences de l'article 6.2.

Le certificat d'exploitation numéro 6338 de l'appelant (pièce M-21) en date du 10-05-1990 autorise l'exploitation d'aéronefs multimoteurs en régime VFR de jour et de nuit. Il a déjà été établi relativement au chef d'accusation 2 que le Cessna 421C a été ajouté à la section (traduction) « *Type d'aéronef* » du certificat d'exploitation en date du 10-05-1990 (pièce D-2), et que la période d'autorisation a été prolongée jusqu'au 28 avril 1991 (pièce D-3).

La question à laquelle il faut répondre relativement aux chefs d'accusation 3 - 11 est la suivante : dans les circonstances relatives à ces vols, y a-t-il quelque chose qui en fait révoque l'autorisation accordée au pilote d'effectuer, sans copilote, des vols VFR.

Les points qui pourraient annuler l'autorisation accordée à l'appelant d'effectuer, sans copilote, des vols VFR sont au nombre de quatre.

PREMIÈREMENT :

Les alinéas 48(3)b) et 48(4)b) de l'ONA VII n° 3 stipulent que :

« 48. (3) Aucun transporteur aérien ne doit affecter un pilote aux fonctions de commandant de bord ou de commandant en second d'un avion multimoteur devant être exploité en régime VFR de jour si ce pilote

b) s'il n'a pas, au cours des 12 mois précédents, subi avec succès, sur le type d'avion dont il s'agit, l'épreuve de contrôle de compétence dont fait état l'annexe IV.

(4) Aucun transporteur aérien ne doit affecter un pilote aux fonctions de commandant de bord ou de commandant en second d'un avion devant être exploité en régime VFR de nuit si

b) ce pilote, au cas où il doit exercer les fonctions de commandant de bord, n'est pas titulaire d'une qualification de vol aux instruments valide pour la classe d'avion dont il s'agit. »

Si en fait un commandant en second a été affecté à l'un quelconque des vols dont il est question dans les chefs d'accusation 3 à 11, ce pilote doit être compétent selon le sens de cet article.

DEUXIÈMEMENT :

Le paragraphe 3.2.5 du Manuel d'exploitation de l'appelant (pièce M-24) stipule que :

(traduction)

« Lorsque cela est nécessaire pour les vols IFR, ou lorsque l'affréteur le demande, un commandant en second sera désigné. (soulignement ajouté)

QUALIFICATIONS

Le pilote commandant en second doit posséder les qualifications nécessaires pour remplir les fonctions de commandant en second sur l'aéronef pour lequel il a été désigné conformément à la réglementation existante du MdT, à la réglementation de la compagnie et aux politiques de formation de la compagnie contenues dans le Manuel d'exploitation. Le commandant en second doit posséder les qualifications minimales stipulées dans la section six pour cet aéronef, ou des qualifications supérieures. Le commandant en second relève du commandant de bord, et doit être qualifié conformément à l'article 48 de l'Ordonnance sur la navigation aérienne, série VII, n° 3. »

Tous les vols visés dans les chefs d'accusation 3 à 11 ont été facturés à la Saskatchewan Property Management Corporation, et payés par elle. Tous les vols étaient des vols affrétés. La Saskatchewan Property Management Corporation avait, en date du 19 novembre 1990, informé tous les exploitants qui faisaient affaire avec elle, notamment l'appelant, de ce qui suit (pièce M-20) :

(traduction)

« Suite à notre lettre de septembre 1984, nous aimerions vous rappeler notre politique d'affrètement, qui porte que :

« En ce qui concerne les vols affrétés, il faut deux pilotes (commandant et copilote) à bord de l'aéronef pendant la durée de tous les vols demandés. »

Auriez-vous l'obligeance de faire en sorte que cette demande soit satisfaite.

N'hésitez pas à m'appeler au (306) 787-6935 si vous avez des questions. »

Si les vols en question ont été « réservés » par l'intermédiaire de la Saskatchewan Property Management Corporation, l'appelant aurait d'après les chefs d'accusation 3 à 11 enfreint son propre Manuel d'exploitation.

TROISIÈMEMENT :

Une infraction au Manuel d'exploitation du titulaire du document constitue-t-elle une infraction aux Ordonnances sur la navigation aérienne?

QUATRIÈMEMENT :

Si une infraction au Manuel d'exploitation du titulaire du document constitue une infraction aux *Ordonnances sur la navigation aérienne*, les vols en question ont-ils été réservés par l'intermédiaire de la Saskatchewan Property Management Corporation et, par conséquent, sont-ils assujettis à l'exigence de cette compagnie voulant qu'il y ait deux pilotes à bord?

L'argument est qu'une fois qu'un pilote est affecté aux fonctions de commandant en second, en vertu du paragraphe 48(3) de l'ONA VII, ce pilote doit être compétent, même si le vol avait pu être effectué par un seul pilote. À cet égard, les éléments de preuve présentés par tous les pilotes qui ont occupé le siège droit dans les chefs d'accusation 3 à 11 sont qu'ils n'étaient pas affectés aux fonctions de commandant en second.

Le témoignage de Ted Delanghe est qu'il servait de « pilote de sécurité » et de « paire d'yeux supplémentaire ».

Le témoignage de Dale Edwards est qu'il n'avait aucune fonction et qu'il était sur le vol seulement comme passager. Ce témoin était là à titre d'observateur et voulait se familiariser avec le Cessna 421C. Au retour de ce vol sans passager, Dale Edwards a été autorisé à piloter l'aéronef.

Le témoignage de Dean Unterreiner est qu'au cours du vol en question, il occupait le siège droit, mais n'a rempli aucune fonction de pilote. Il a ouvert et fermé les portes pour les passagers, les a familiarisés avec les ceintures de sécurité et le fonctionnement de la porte, et a servi des boissons. Il décrit ses fonctions comme celles « d'un membre d'équipage ».

Les noms de toutes les personnes qui ont occupé le siège droit sont indiqués sous la rubrique « équipage » dans les copies du carnet de route de l'appelant déposées sous la cote M-6. Les inscriptions du carnet de route ne prouvent pas que les personnes en question ont rempli les fonctions de copilote. Le Règlement de l'Air définit le terme « membre d'équipage » comme suit :

« membre d'équipage désigne une personne chargée de fonctions à bord d'un aéronef pendant le temps de vol ».

Cette inscription est une preuve prima facie contre l'appelant que les personnes susmentionnées ont été affectées aux fonctions de « membres d'équipage »; toutefois, l'appelant et toutes les personnes en cause ont témoigné qu'ils n'ont pas été affectés aux fonctions de commandant en second.

On pourrait déduire, d'après les factures établies par l'appelant à la Saskatchewan Property Management Corporation, que dans certains cas, le pilote en question a été affecté aux fonctions de commandant en second.

Les pièces M-12, M-13, M-14 et M-15 indiquent toutes des frais pour un copilote, même si toutes, sauf la pièce M-15, indiquent (traduction) « copilote et attente ». La pièce M-15 indique (traduction) « copilote ».

Ces quatre factures se rapportent aux chefs d'accusation 3, 6, 7 et 10. L'explication fournie par l'appelant au cours du contre-interrogatoire est que ces quatre factures ont été établies par un de ses employés de bureau, et qu'il s'agit d'une erreur. L'appelant dit que ce sont des frais pour le « temps d'attente » à 35,00 \$ l'heure, et que si vous divisez les frais par 35,00 \$ l'heure, vous obtiendrez le nombre d'heures pendant lesquelles l'aéronef a dû attendre pour effectuer le vol de retour. Toutes autres factures établies par l'appelant lui-même sont correctes. La pièce M-12 indique 420,00 \$ mais pas de temps d'attente. Cela équivaudrait à un temps d'attente de 12 heures à 35,00 \$ l'heure. La pièce M-13 indique 11 heures à 35,00 \$ l'heure, soit un total de 385,00 \$. La pièce M-14 indique une période d'attente de 9 heures pour un total de 315,00 \$. Si l'on fait le calcul à 35,00 \$ l'heure, cela donne en réalité 9 heures. La pièce M-15 indique des frais de 70,00 \$ pour le copilote, et si les éléments de preuve de l'appelant sont exacts, cela indiquerait une période d'attente de 2 heures.

Il faudrait rappeler que tous les pilotes ont été appelés par Transports Canada et que, par conséquent, les éléments de preuve voulant qu'aucun d'eux n'ait été « affecté » aux fonctions de commandant de bord sont ceux de Transports Canada.

Cela n'aurait pas de sens de demander à un autre pilote de s'asseoir à l'arrière de l'avion de peur que l'on prétende plus tard qu'il remplissait les fonctions de commandant en second.

CONCLUSION : CHEFS D'ACCUSATION 3 À 11

Nous concluons que pour ce qui est des chefs d'accusation 3 à 11, aucun des pilotes concernés n'était affecté aux fonctions de « copilote », ou n'a rempli ces fonctions.

L'appelant enfreignait son propre Manuel d'exploitation; toutefois, un manquement au Manuel d'exploitation d'un titulaire d'un document ne constitue pas un manquement aux *Ordonnances sur la navigation aérienne*. Ce manquement ne constitue pas une infraction.

Même si un manquement au Manuel d'exploitation constituait une infraction, il n'y a aucune preuve que les vols ont en fait été réservés par l'intermédiaire de la Saskatchewan Property Management Corporation.

Les vols ont été effectués pour divers ministres du gouvernement de la Saskatchewan, et la preuve de l'appelant est que ces vols n'ont pas été réservés par l'intermédiaire de la Saskatchewan Property Management Corporation, mais par les ministres eux-mêmes. De l'avis de l'appelant, ces vols n'ont pas été réservés par l'intermédiaire de la Saskatchewan Property Management Corporation et, par conséquent, n'étaient pas assujettis à l'exigence de la compagnie voulant qu'il y ait deux pilotes à bord.

Marilyn Urjasz remplit les fonctions de coordonnateur des vols pour la Saskatchewan Property Management Corporation. Ce témoin, appelé par Transports Canada, a témoigné (page 68 de la transcription) :

(traduction)

« Notre politique avec les compagnies d'affrètement veut qu'il y ait deux pilotes à bord des aéronefs. Je n'ai rien à voir avec les vols que les bureaux ministériels ou les ministères réservent par eux-mêmes. Je fais allusion aux vols affrétés dont la réservation est faite par l'intermédiaire de mon bureau. Il y a beaucoup de vols affrétés qui sont réservés directement des compagnies d'affrètement, et la politique de la SPMC ne concerne en rien ces vols. Mais pour tous les vols qui sont affrétés par l'intermédiaire de mon bureau, je demande qu'il y ait deux pilotes à bord. C'est ce que j'ai toujours fait, comme vous le savez. »

Il n'y a aucune preuve identifiant les personnes qui ont réservé ces vols autre que la preuve directe de l'appelant, Norman Colhoun, et ses éléments de preuve non contredits sont que tous les vols visés dans les chefs d'accusation 3 à 11 ont été réservés par les ministres.

Lorsque le propre témoin de Transports Canada dit que la politique de la Saskatchewan Property Management Corporation ne concerne en rien les vols affrétés directement de la compagnie d'affrètement, nous pouvons seulement conclure que les vols mentionnés dans les chefs d'accusation 3 à 11 ne sont pas assujettis à la politique de la Saskatchewan Property Management Corporation, quelle que soit la personne qui règle la facture. De toute façon, un manquement à la politique d'une compagnie d'affrètement ou un manquement au Manuel d'exploitation de l'appelant ne constitue pas une infraction aux *Ordonnances sur la navigation aérienne*.

CONCLUSION : CHEFS D'ACCUSATION 3 À 11

Pour les raisons énoncées, l'appel est admis en autant que les chefs d'accusation 3 à 11 sont concernés.

MOTIFS DE LA DÉCISION PAR :

R.J. Rushford, c.r.

Y ONT SOUSCRIT :

Bruce Pultz

Ed. Jenson