

TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE

ENTRE :

Ministre des Transports, appellant(e)

- et -

Farm Air Ltd., intimé(e)

LÉGISLATION:

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

Règlement de l'aviation canadien, DORS/96-433, art. 695.94(1)

Responsabilité du fait d'autrui, Réduction du montant de l'amende

Décision à la suite d'un appel
E. David Dover, William G. McDonald, William Thornton Tweed

Décision : le 15 mai 2001

TRADUCTION

L'appel est rejeté mais l'amende est réduite à 50 \$ par chef d'accusation, soit à 450 \$ au total. Ce montant est payable au receveur général du Canada et doit parvenir au Tribunal de l'aviation civile dans les quinze jours de la signification de la présente décision.

Une audience en appel relative à l'affaire en rubrique a été tenue le vendredi 2 février 2001 à 10 h au dans l'édifice de la Cour provinciale de Régina (Saskatchewan).

En appel, M. Colhoun, président de l'appelante, a défendu sa compagnie en affirmant que les vols enregistrés n'ont pas été effectués et, si par ailleurs ils avaient eu lieu, le pilote devait être responsable et non Farm Air Ltd.

M. Colhoun a fait ressortir qu'il y avait certaines incompatibilités entre le dossier de NAV CANADA et la bande d'enregistrement vocale ainsi qu'une inscription erronée concernant l'utilisation de l'aéronef C-FARM (pratique ILS). Les transcriptions de l'audience montrent que M. Eckmire a été mis au courant des incompatibilités et que malgré ces irrégularités, il a décidé

que la preuve était suffisamment fiable pour déterminer selon la prépondérance des probabilités que les infractions alléguées avaient effectivement été commises.

Les conclusions de fait du conseiller ne sont pas déraisonnables et ne seront pas renversées par le comité.

M. Colhoun a poursuivi en plaidant que selon la définition de la responsabilité du fait d'autrui de la Common law et du dictionnaire, Farm Air Ltd. n'était pas responsable dans les circonstances. Ni la définition du dictionnaire quant à la « responsabilité du fait d'autrui », ni celle de la Common law ne sont éclairantes dans les circonstances. La loi concernant le cas en l'espèce est énoncée au paragraphe 8.4(2) de la *Loi sur l'aéronautique* :

(2) Lorsqu'une personne peut être poursuivie en raison d'une infraction à la présente partie ou à ses textes d'application relative à un aéronef, l'utilisateur de celui-ci peut être poursuivi et encourir la peine prévue, à moins que, lors de l'infraction, l'aéronef n'ait été en possession d'un tiers sans le consentement de l'utilisateur.

Ce paragraphe prévoit manifestement que l'utilisateur de l'aéronef est responsable des infractions d'un autre titulaire de document.

La question que doivent trancher les membres de ce comité est celle de savoir si les faits de cette cause prouvés par le ministre respectent tous les éléments du paragraphe 8.4(2).

1. Farm Air Ltd. utilisait-il l'aéronef C-FARM ? La preuve indique clairement que c'était le cas.
2. Y avait-il une autre personne contre laquelle il serait possible d'intenter des poursuites ? Oui, le pilote qui était principalement responsable des inscriptions du carnet de route.
3. L'aéronef était-il en possession d'une personne autre que l'utilisateur ? La réponse à cette question est non. L'aéronef était sous la garde et la surveillance du pilote de Farm Air Ltd., qui est son employé. Manifestement, il était mandataire de Farm Air Ltd. au moment où l'infraction s'est produite.

Le ministre a donc prouvé tous les éléments de l'infraction. Nous confirmons donc les conclusions de l'agent d'audience. L'infraction a eu lieu et en vertu du paragraphe 8.4(2) de la loi Farm Air Ltd. est passible d'une sanction pour l'infraction.

LA SANCTION

Le ministre a d'abord imposé une sanction de 4 500 \$, soit neuf chefs d'accusation à 500 \$ chacun. Le conseiller a réduit la sanction à 250 \$ par chef d'accusation pour un total de 2 250 \$ en déclarant dans ses motifs que la diminution était imputable au fait qu'il s'agissait d'une première infraction. Nous devons réduire la sanction de nouveau pour les raisons suivantes.

Une sanction vise à dissuader d'une activité en punissant l'auteur de l'infraction et en envoyant un message aux autres titulaires de documents concernant les conséquences de contrevenir aux

règlements. Pour être juste, l'amende doit être conforme aux amendes imposées aux autres titulaires de document qui commettent des infractions similaires. Les autres questions dont il faut tenir compte en déterminant l'amende appropriée concernent la gravité de l'atteinte à la sécurité, les circonstances selon lesquelles le ministre intente une poursuite contre un titulaire de document en vertu du paragraphe 8.4(2) de la loi et la culpabilité du titulaire de document qui est poursuivi.

Dans le cas en l'espèce, aucune preuve n'a été présentée pour démontrer que Farm Air Ltd. était coupable. Il n'y a aucune preuve que Farm Air Ltd. a toléré ou même savait que les inscriptions du carnet de route n'étaient pas effectuées selon les exigences. Aucune preuve ne laisse supposer que Farm Air Ltd. n'a pas exercé un contrôle raisonnable sur les activités de son aéronef. Tout ceci aurait pu être démontré par le ministre, étant donné que l'identité du pilote était connue. Il a été assigné mais pas appelé. On présume qu'il aurait pu témoigner sur les circonstances de l'infraction (il faisait une activité lucrative à l'insu de son employeur / l'employeur lui a dit de ne pas faire d'inscriptions afin que l'utilisation des articles à vie limitée soit prolongée). On ne peut que spéculer sur ce qu'il aurait dit mais étant donné qu'il est la personne principalement responsable des inscriptions au carnet, sa preuve sur la raison pour laquelle les inscriptions au carnet n'ont pas été effectuées aurait été très utile pour établir une sanction appropriée. Le défaut d'appeler ce témoin ou de présenter d'autre preuve de la participation de Farm Air ou de son assentiment à l'infraction constitue une lacune dans la cause du ministre, ce qui entraîne une réduction du montant de l'amende appropriée. Pour ces raisons, nous concluons en faveur du ministre mais réduisons l'amende à 50 \$ par chef d'accusation, soit à 450 \$ au total.

DÉCISION

L'appel est rejeté mais l'amende est réduite à 50 \$ par chef d'accusation, soit à 450 \$ au total.

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

William T. Tweed, conseiller

Y souscrivent :

E. David Dover, conseiller

William G. McDonald, conseiller