

**TRIBUNAL D'APPEL DES TRANSPORTS DU CANADA**

ENTRE :

**Sierra Fox Inc.**, appellant(e)

- et -

**Ministre des Transports**, intimé(e)

**LÉGISLATION:**

*Loi sur l'aéronautique*, L.R.C. 1985, c. A-2, articles 7.1(1)(b), 8.5

*Règlement de l'aviation canadien*, DORS/96-433, articles 605.86(1)(b) 605.94(1)

---

**Décision à la suite d'un appel**  
**Allister W. Ogilvie, Frank Morgan, William H. Fellows**

---

**Décision : le 31 mars 2005**

TRADUCTION

*L'appel est accordé. Les contraventions aux paragraphes 605.86(1) et 605.94(1) du Règlement de l'aviation canadien sont rejetées.*

**Une audience en appel** relative aux affaires en rubrique a eu lieu le vendredi 21 janvier 2005 à 10 h, à l'Hôtel Sheraton Gateway, à Toronto (Ontario).

**HISTORIQUE**

Au cours d'une vérification de maintenance périodique de Sierra Fox Inc., une compagnie de formation au pilotage établie à Muskoka, un inspecteur de Transports Canada a remarqué que le temps réel de vol d'un aéronef semblait bas pour un aéronef d'entraînement en vol. En compagnie d'un de ses collègues, il a comparé le nombre de vols identifiés dans le carnet de route aux Rapports quotidiens sur la circulation aérienne (RQCA) de l'aéroport de Muskoka. Le carnet de route est un document d'aéronef dans lequel, entre autres, le temps dans les airs effectif parcouru doit être inscrit. L'autre document est un registre dans lequel sont écrits les mouvements de la circulation aérienne locale pour un aéroport en particulier. Des mouvements de l'aéronef de Sierra Fox, le C-FYTC (YTC), ont été inscrits dans les RQCA mais ne figuraient pas au carnet de route.

Une autre enquête a eu lieu par la suite. Les inspecteurs ont ensuite comparé les inscriptions au carnet de route à celles des RQCA de Muskoka, pour la période du 1 août au 30 septembre 2003. Ils ont relevé diverses anomalies entre les deux registres, ce qui les a emmenés à conclure que l'aéronef YTC avait volé à plusieurs reprises mais que le temps de vol n'avait pas été inscrit au carnet de route.

## **Allégations**

Le ministre a ouvert deux dossiers concernant cette affaire.

1) En vertu de l'article 7.7 de la *Loi sur l'aéronautique* :

Chef d'accusation 1 : Le ministre a allégué que Sierra Fox avait contrevenu au paragraphe 605.86(1) du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC). Du 1 août au 30 septembre 2003, il a permis qu'un aéronef YTC sous sa garde et son contrôle effectue des décollages, alors que la maintenance de l'aéronef n'avait pas été effectuée conformément à son calendrier de maintenance approuvé. Les vols effectués mais non inscrits ont faussé le calcul du temps dans les airs de l'aéronef. Amende imposée : 1 250 \$.

Chef d'accusation 2 : Pendant la période en question, Sierra Fox a utilisé le YTC pour plusieurs vols à Muskoka et dans les environs, sans inscrire le temps dans les airs ou le temps dans les airs cumulatif dans le carnet de route, conformément aux éléments énoncés aux règlements, contrevenant ainsi au paragraphe 605.94(1) du RAC. Amende imposée : 500 \$.

2) En vertu de l'alinéa 7.1(1)b) de la *Loi sur l'aéronautique* :

Le ministre a suspendu le certificat de navigabilité de YTC parce que l'aéronef n'a pas respecté les conditions en vertu desquelles le document a été délivré et que la maintenance de l'aéronef n'avait pas été effectuée conformément au calendrier de maintenance approuvé. Les vols effectués qui n'ont pas été inscrits au carnet de route ont faussé le calcul du temps de vol total.

## **Audience à la suite d'une révision**

Ces dossiers ont été entendus ensemble devant un seul conseiller du Tribunal, les 16 juin et 14 juillet 2004, à Barrie (Ontario). Dans le premier dossier, il a considéré que Sierra Fox avait effectivement contrevenu aux paragraphes 605.86(1) et 605.94(1) du RAC et il a maintenu l'amende.

Dans le deuxième, il a confirmé la suspension du certificat de navigabilité de l'aéronef.

## **L'APPEL**

Sierra Fox n'était pas satisfaite de la décision à la suite de la révision et a interjeté appel. L'audience en appel a été entendue par un comité de trois conseillers du Tribunal, le 21 janvier 2005, à Toronto (Ontario).

Les motifs de l'appel sont les suivants :

1. Le Tribunal a erré en admettant en preuve et en s'appuyant sur les Rapports quotidiens sur la circulation aérienne préparés par Nav Canada, pour les raisons suivantes :

i. Les copies des Rapports quotidiens sur la circulation aérienne admises en preuve (M-1 et M-2) n'étaient pas des copies certifiées conformes et n'étaient pas les mêmes que les Rapports quotidiens sur la circulation aérienne divulgués au titulaire de document avant l'audience. La preuve à l'audience a établi que les pièces M-1 et M-2 n'étaient pas des copies certifiées conformes des originaux ou des copies certifiées conformes de copies;

ii. Le Tribunal a erré en considérant comme des faits les altérations et les notes sur les Rapports quotidiens sur la circulation aérienne présentés aux pièces M-1 et M-2 et qu'elles n'entravaient pas la lecture de l'information, alors qu'un papillon adhésif fixé sur l'une des copies couvrait l'information relative à l'aéronef dont il était question à l'audience;

iii. Il y a eu de sérieuses questions en litige concernant la pertinence et l'authenticité des Rapports quotidiens sur la circulation aérienne, de sorte qu'en raison de l'équité procédurale et de la justice naturelle, l'auteur des documents devait être appelé à assister à l'audience pour authentifier les documents et pour être contre-interrogé, ou devait être connu du titulaire du document avant l'audience;

iv. Les Rapports quotidiens sur la circulation aérienne ont été considérés comme des copies certifiées conformes de l'original, alors qu'il a été établi en preuve qu'aucun témoin n'a témoigné avoir vu les documents originaux;

v. La preuve a établi que la principale preuve de Nav Canada étaient les « bandes » sur lesquelles les données étaient inscrites, alors qu'aucune « bande » n'a été admise en preuve;

2. Le conseiller du Tribunal a erré en droit en déplaçant la charge et le fardeau de preuve sur le titulaire de document pour prouver que le carnet de route était précis et en considérant que les Rapports quotidiens sur la circulation aérienne font preuve de leur contenu en l'absence du titulaire du document qui fournit une preuve pour corroborer la pertinence du carnet de route;

3. Le conseiller du Tribunal a erré en droit en déplaçant la charge et le fardeau de preuve sur le titulaire du document, en considérant que le titulaire du document n'avait présenté aucune preuve de « gonflement » ou une falsification des Rapports quotidiens sur la circulation aérienne contenus aux pièces M-1 et M-2, alors que le ministre n'a ni identifié ni présenté l'auteur de ces documents comme témoin. Le titulaire du document n'a pas eu l'occasion de contre-interroger l'auteur

du document sur cette question étant donné qu'il ou elle n'était pas présent(e) pour témoigner;

4. En considérant que les Rapports quotidiens sur la circulation aérienne font preuve de leur contenu, le conseiller du Tribunal n'a pas pris en compte ou tiré de conclusions eu égard aux vols qui étaient inscrits au carnet de route sans l'être aux Rapports quotidiens sur la circulation aérienne;

5. Le conseiller du Tribunal a erré en droit en déplaçant la charge et le fardeau de preuve sur le titulaire du document pour fournir la preuve et la corroboration que le carnet de route était précis, et en l'absence d'une telle corroboration, il a conclu que les Rapports quotidiens sur la circulation aérienne étaient précis et admissibles et qu'ils faisaient foi de leur contenu;

6. Le conseiller du Tribunal a erré en appliquant les règles de preuve et a choisi d'accepter le ouï-dire en dépit de contradictions manifestes entre les témoins;

7. Le conseiller du Tribunal ne s'est pas appuyé sur les règles procédurales, de justice naturelle et d'équité à l'audience;

8. Le conseiller du Tribunal a interprété de façon erronée la preuve et les faits dans toute sa décision, y compris mais sans s'y limiter aux conclusions suivantes :

i) Les décisions sur les conclusions de faits pour lesquelles aucune preuve n'a été présentée, à savoir la turbulence et la capacité des deux aéronefs de partir en même temps ou à une minute l'une de l'autre;

ii) La décision sur les conclusions de faits concernant les questions en litige sur lesquelles il n'y a eu aucun témoignage, d'où des conclusions de fait qui ne sont pas appuyées par une preuve;

9. Le conseiller du Tribunal ne s'est pas prononcé correctement sur la preuve de M. Ross Jackson; il n'a jamais abordé la question de la crédibilité et il a erré en concluant que le témoignage de M. Jackson avait corroboré la preuve présentée par d'autres témoins;

10. Le conseiller du Tribunal a erré parce qu'il n'a pas tranché sur l'admissibilité de la présumée copie certifiée conforme du carnet de route à la suite du témoignage de M. Jackson selon lequel il ne pouvait avoir copié ni authentifié les documents le 14 octobre, puisque les écritures sur les documents étaient en date du 15 octobre;

11. Le conseiller du Tribunal a erré en droit en ce qui a trait à l'application de la règle de la meilleure preuve et la nécessité d'une preuve corroborante au nom du ministre;

12. Tout autre motif qui peut être soulevé à l'audience de cet appel.

### **Plaidoiries des parties**

Les deux parties ont fourni des arguments étoffés sur toutes les questions soulevées dans les motifs d'appel. Pour les raisons mentionnées ci-dessous, nous avons résumé les principaux points uniquement sur les questions d'admissibilité et de fiabilité.

### **L'appelante**

La présentation de M<sup>c</sup> Fairlie, au nom de Sierra Fox Inc., a porté surtout sur des questions d'admissibilité et de fiabilité concernant la preuve du ministre et le témoignage du témoin sur les RQCR (pièces M-1 et M-2 à l'audience en révision). M<sup>c</sup> Fairlie a expliqué les raisons pour lesquelles, à l'audience en révision, la preuve et le témoignage sur la base des faits n'ont pas été abordés correctement :

- Les pièces M-1 et M-2 n'étaient pas dignes de foi et n'auraient pas dû être admises.
- L'auteur des RQCA n'a pas été identifié.
- Les pièces M-1 et M-2 n'étaient pas des copies certifiées conformes des RQCA.
- Le fardeau de preuve a été déplacé vers Sierra Fox pour qu'elle démontre la précision du carnet de route.

Il a demandé que l'Avis d'amende pour contravention soit rejeté et que la suspension du certificat de navigabilité de l'aéronef YTC soit renvoyée au ministre pour réexamen.

### **Ministre des Transports**

M<sup>c</sup> Villemure a présenté des arguments au nom du ministre. Il a d'abord plaidé que les conclusions de faits ne devaient pas être renversées en appel, à moins qu'elles ne soient déraisonnables. Le conseiller à la révision n'a pas erré en admettant et en s'appuyant sur les RQCA pour conclure que les vols avaient eu lieu parce que la preuve acceptée, soit les pièces M-1 et M-2, montraient que 34 décollages et atterrissages de l'aéronef YTC avaient eu lieu mais qu'ils n'étaient pas inscrits au carnet de route. Il plaide que l'appel doit être rejeté.

### **La question en litige**

La question en appel consiste à déterminer si le conseiller a erré en concluant qu'une preuve par ouï-dire et non corroborée était suffisante pour établir une contravention.

### **Maintenu**

Nous considérons que le conseiller a erré en droit en acceptant une preuve par ouï-dire non corroborée comme unique preuve d'une présumée contravention. Nous accordons l'appel.

Étant donné que nous avons accordé l'appel sur ce motif, nous ne considérons pas nécessaire de nous prononcer sur les autres motifs d'appel présentés.

## DISCUSSION

Le conseiller a considéré que la proposition de l'appelante selon laquelle il est nécessaire d'avoir une preuve corroborante pour appuyer les écritures des RQCA, si celles-ci sont utilisées pour appliquer la loi. Il a conclu que, pour les fins de cette cause, des copies certifiées conformes des copies originales des RQCA pouvaient être admises en preuve et utilisées pour l'application de la loi *sans corroboration*.

Nous convenons que les RQCA sont admissibles en preuve mais sommes en désaccord avec la proposition selon laquelle, ils peuvent être utilisés sans corroboration. Nous maintenons que le fait d'accepter une preuve par oui-dire sans corroboration comme unique source de preuve pour appuyer une allégation constitue une erreur de droit.

### Admissibilité

Les motifs d'appel affirment, en partie, qu'il était erroné d'admettre et de s'appuyer sur les RQCA préparés par NAV CANADA parce qu'ils sont de nature du oui-dire (motifs 1, 2, 4 et 5 - transcription des pages 26-27). Nous considérons que l'admission des RQCR n'était pas une erreur même si nous en venons à cette conclusion par une voie qui diffère de celle du conseiller.

Dans la décision, le conseiller a conclu que le paragraphe 26(1) de la *Loi sur la preuve au Canada* permettait la présentation des inscriptions. Selon le libellé de l'article, seules sont admises les écritures de livres tenus « ... par un organisme ou ministère du gouvernement du Canada, ou par une commission, un conseil ou un autre secteur de l'administration publique fédérale ... ». Un spécialiste d'information de vol pour le compte de NAV CANADA a effectué les inscriptions. Étant donné que NAV CANADA est une société privée, l'article 26 ne s'applique pas. Selon notre compréhension de la preuve, le personnel de NAV CANADA a rédigé les inscriptions pour créer le document. Une copie a été acheminée à l'aéroport de Muskoka, une autre à Statistiques Canada et NAV CANADA a utilisé l'autre (transcription pages 92-95). Les feuilles comme telles portent le nom de Transports Canada mais M<sup>me</sup> Kirkhus a expliqué que NAV CANADA utilise normalement ses propres rapports statistiques sur les mouvements des aéronefs de NAV CANADA (NCAMS), un système électronique, mais ce système n'était pas en fonction à Buttonville. Donc, l'utilisation des vieux formulaires de Transports Canada a été maintenue.

Si nous avons interprété de façon erronée cette preuve, nous considérons néanmoins encore que le paragraphe 26(1) est inapplicable étant donné qu'il déclare, en partie :

26(1) La copie de toute écriture passée dans un livre tenu par un organisme ... du gouvernement du Canada ... est admise comme preuve de cette écriture ... *s'il est prouvé par le serment ou l'affidavit* d'un fonctionnaire de cet organisme ... (nous soulignons)

[...]

L'écriture qui est devant nous ne montre aucun serment ou affidavit à cet effet.

C'est la nature de oui-dire de la preuve des RQCA qui a motivé l'objection sur l'admissibilité (transcription des pages 26-27). Par ailleurs, même dans le contexte des cours où les règles techniques et juridiques de preuve sont appliquées de façon plus stricte, une approche plus flexible pour ce type de preuve a été adoptée par les cours et elle se fonde sur la nécessité et la valeur probante<sup>[1]</sup>.

La règle contre l'admissibilité du oui-dire est un exemple primordial d'une des règles de preuve techniques et juridiques. Le Tribunal est exempté des règles techniques et juridiques de preuve par l'article 15 de la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada (TATC)*. Être exempté des règles techniques et juridiques de preuve ne signifie pas qu'aucune règle ne s'applique. On a reconnu que le critère de base relatif à l'admissibilité de la preuve en matière administrative est la pertinence<sup>[2]</sup>.

Les pièces M-1 et M-2, les RQCA, constituent du oui-dire étant donné que ce sont des déclarations écrites faites par des personnes, autrement que lors d'un témoignage pendant l'instance dans le cadre de procédures dans lesquelles elles sont présentées en preuve et font foi de leur contenu<sup>[3]</sup>. Elles sont pertinentes parce que, si elles sont vraies, elles serviront à établir la base factuelle d'où peut découler la contravention. Donc, nous considérons qu'elles sont admissibles à titre de preuve pertinente.

### **Valeur probante - Corroboration**

Par ailleurs, la valeur probante des divers éléments de preuve n'est pas toujours égale. Le conseiller a examiné la jurisprudence présentée à l'audience en révision. De son examen, il a conclu que les RQCA, lorsqu'ils sont admis en preuve, peuvent être utilisés sans corroboration.

Sauf le respect que je lui dois, nos conclusions à la suite de l'examen de ces causes et d'autres jurisprudences du Tribunal, de même que la *Loi sur le TATC*, nous renvoient à une conclusion contraire.

### **La jurisprudence examinée à la révision**

Nous sommes d'accord que la cause *Dolphin*<sup>[4]</sup> n'est pas pertinente pour le point dont il est question. Le conseiller s'est ensuite prononcé sur *MdT c. Pizzardi*<sup>[5]</sup>. La cause faisait état de vols effectués mais non inscrits (ancien règlement 826). Des données des RQCA avaient été utilisées pour prouver des vols effectués. Des onze allégations entendues, toutes sauf quatre, ont été prouvées en utilisant une preuve corroborante pour ajouter aux RQCA. Des témoignages de témoins oculaires et de la preuve documentaire comme les reçus d'avitaillement en carburant ont été utilisés. On a considéré que quatre vols étaient en contravention, en se fondant uniquement sur la preuve contenue dans les RQCA. Toutefois, l'acceptation d'une preuve non corroborée par l'agent d'audience n'était accompagnée ni d'une analyse, ni d'un raisonnement.

Il reste donc huit contraventions pour lesquelles une preuve corroborante a été donnée et quatre pour lesquelles, les RQCA seuls ont servi de fondement. Nous ne considérons pas que la cause plaide en faveur de l'acceptation d'une preuve par oui-dire non corroborée, en particulier à la

lumière d'autres jurisprudences qui laissent entendre qu'elle ne devrait pas être acceptée (jurisprudences discutées ci-dessous).

Nous remarquons qu'en appel, les conclusions de l'agent d'audience ont été maintenues<sup>[6]</sup>. Toutefois, les motifs d'appel n'incluaient pas une allégation d'erreur eu égard à la preuve par oui-dire non corroborée; donc, cette question n'a pas été abordée en appel.

Le conseiller s'est ensuite prononcé sur *Alta Flights c. MdT*.<sup>[7]</sup> Cette cause a aussi allégué que de nombreux vols avaient été effectués sans être inscrits au carnet de route (ancien règlement 826). Dans cette instance, l'agent d'audience a considéré que les RQCA étaient admissibles et leur a accordé un poids considérable. Par ailleurs, à la suite du passage sur l'exactitude des documents, l'agent d'audience dans *Alta Flights* a déclaré que Transports Canada avait aussi présenté en preuve les « Rapports quotidiens sur la circulation aérienne de Transports Canada - Mouvements itinérants » obtenus de Statistiques Canada, en disant que ces écritures *corroboraient* la preuve contenue dans les RQCA de Vancouver, Calgary et Edmonton.

Transports Canada a de plus présenté les bordereaux de carburant de Master Card pour certains des vols en question, ce qui est venu confirmer que dans ces instances, l'aéronef avait effectué les vols allégués. Étant donné que la preuve corroborante a été utilisée pour confirmer le contenu des RQCA, nous voyons que cette cause plaide en faveur de son utilisation avec corroboration.

Le conseiller s'est de plus prononcé sur le oui-dire dans le contexte de la cause *High Country Fishing c. MdT*.<sup>[8]</sup> (lors de l'appel). Elle mettait aussi en cause l'allégation relative à des vols effectués mais dont le temps dans les airs correspondant n'était pas inscrit (ancien règlement 826). Les écritures de la tour de contrôle et les RQCA de la station d'information de vol ont été comparés aux écritures du carnet de route. On a plaidé que les RQCA ne pouvaient être pris en considération parce qu'aucun fondement approprié n'avait été établi pour les présenter.

Le comité d'appel, en considérant la présentation de la preuve par oui-dire, a cité abondamment la décision *MdT c. McIvor*.<sup>[9]</sup> Le conseiller, dans cette cause, s'appuie sur ces conclusions pour étayer son point de vue. Par ailleurs, notre lecture de la décision *McIvor* nous montre qu'elle porte d'abord et avant tout sur *l'admissibilité* ou *la présentation* de la preuve par oui-dire. C'est ce que démontre l'utilisation de mots du comité dans *High Country* lorsqu'ils débutent le raisonnement de *McIvor* en déclarant : « On a discuté assez longuement de la présentation de preuve par « oui-dire » au niveau d'appel ... ». À l'audience à la suite d'une révision dans *McIvor*, l'agent d'audience a considéré que la preuve par oui-dire d'un témoin quant au niveau de carburant indiqué sur la jauge manuelle était inadmissible. Cette décision a été maintenue en appel. Cela démontre que le point central de l'appel reposait sur l'admissibilité de la preuve plutôt que sur sa fiabilité ou son poids.

Les causes *McIvor* et *High Country* ont été tranchées en 1991 et 1992. Depuis ce temps, la jurisprudence du Tribunal a assoupli passablement l'admission de la preuve par oui-dire, comme le mentionne la section sur l'admissibilité ci-dessus.

De plus, nous remarquons que la citation sur laquelle le conseiller s'appuie, déclare que : « Rien dans la preuve ne laisse supposer que ces pièces ne reflètent pas d'une manière exacte les



inscriptions qui y ont été faites. » Voilà qui est contradictoire avec la cause Sierra Fox dans laquelle le témoignage de M. Radley a attaqué l'exactitude des RQCA en général et le carnet de route différait des données des RQCA. Par ailleurs dans l'ensemble, les conclusions du comité d'appel dans McIvor sont instructives en ce qui a trait à la question qui nous occupe. Dans McIvor, le comité a abordé la présentation de la preuve par oui-dire en maintenant la décision à la suite de la révision, selon laquelle elle était inadmissible. Ils se sont de plus prononcés sur le type de oui-dire et sur sa qualité, advenant son admission.

Le comité a déclaré :

Il peut y avoir des cas où l'équité procédurale et la justice naturelle permettraient d'introduire certaines formes de preuve par oui-dire comme gage de véracité. C'est à l'agent d'audition qu'il revient d'en décider dans chaque cas. Cependant, en règle générale, si l'on admet la preuve par oui-dire, elle doit être acceptée uniquement comme preuve qu'une déclaration a été faite et *non pas comme preuve de la véracité de cette déclaration*. Si l'agent d'audition croit que l'équité procédurale et la justice naturelle ne seraient pas respectées si l'on acceptait la preuve par oui-dire, il faudrait alors que les faits relatés soient corroborés par le témoignage de la personne faisant la déclaration. (Nous soulignons).

Le comité a exprimé les motifs pour lesquels le oui-dire ne devait pas être admis. Ils ont déclaré :

(...) Comme tel, le oui-dire est gros de conséquences et peu sûr, l'auteur n'est pas sous serment et ne peut pas être contre-interrogé, la répétition peut altérer la précision et le oui-dire devient secondaire, ainsi donc la preuve est moins solide.

### **D'autres jurisprudences**

Une analyse de la preuve par oui-dire et de son utilisation au Tribunal ont été entrepris dans la cause Rowan<sup>[10]</sup>. Il a été allégué qu'un pilote n'avait pas respecté l'autorisation du contrôleur de la circulation aérienne. La preuve présentée concernant un élément de l'infraction était du oui-dire non corroboré. Le conseiller a considéré qu'il ne pouvait pas accorder de poids à cette preuve et il a donc rejeté l'allégation. Ce faisant, il a déclaré : « La preuve par oui-dire peut être valable, surtout si elle est confirmée ou corroborée par une autre preuve ou si elle constitue la corroboration d'une autre preuve. »

North East Air Services<sup>[11]</sup> était de nature similaire à Sierra Fox parce qu'on y a allégué que des vols avaient été effectués et n'avaient pas été inscrits au carnet de route (ancien règlement 826). Vingt allégations ont été rédigées, soit dix pour chacun des deux aéronefs. La preuve présentée pour démontrer que les vols avaient eu lieu étaient incluse dans des dossiers relatifs aux mouvements d'aéronefs, similaires aux RQCA. La nature de la preuve a été abordée (pages 13-14) :

On a fait mention des statistiques relatives aux mouvements d'aéronef pour chaque chef d'accusation précédent, sans élaborer. Les statistiques ont été présentées en guise de pièce M-5 par l'entremise de M. P. Weiser, employé de

Statistique Canada. Les fonctions de M. Weiser consistaient à compiler des données transmises à son bureau et provenant d'endroits divers. Par la nature même de sa tâche, il n'était pas en mesure de confirmer ou de nier que les vols s'étaient produits. Il ne faisait que colliger des données qu'on lui faisait parvenir. La pièce était une photocopie non certifiée ou autrement confirmée d'aucune façon par l'auteur du dossier original. Lorsqu'elle constitue la seule preuve du vol, sans corroboration d'autre source, je la juge insatisfaisante et dois la rejeter.

La jurisprudence du Tribunal révèle de plus des causes dans lesquelles la preuve par ouï-dire corroborée a été acceptée et le ouï-dire comme tel rejeté<sup>[12]</sup>.

De l'examen qui précède, seule la cause Pizzardi a accepté uniquement le ouï-dire comme preuve suffisante d'une présumée contravention mais aucun motif d'une telle acceptation n'a été fourni. Dans la plupart des jurisprudences, on a considéré que le ouï-dire en soi n'était pas une preuve suffisante d'une présumée infraction et un certain raisonnement était présenté. Nous abondons dans le sens des points de vue exprimés dans ces causes.

### **Équité et justice naturelle**

Nous considérons de plus que l'acceptation de la preuve par ouï-dire comme unique source de preuve pour appuyer une présumée contravention serait contraire aux principes d'équité et de justice naturelle. L'article 15 de la *Loi sur le TATC* prévoit expressément que les affaires dont le Tribunal traite doivent l'être rapidement et sans formalisme dans la mesure où les circonstances, l'équité et la justice naturelle le permettent.

On reconnaît que la justice naturelle comprend deux principes :

- le droit d'être entendu
- le droit à une décision impartiale

Toutes les autres règles de justice naturelle découlent de ces deux principes. Ces règles dérivées de la justice naturelle sont les suivantes :

- Le droit à la signification
- Le droit à l'avocat
- Le droit de présenter des preuves et de contre-interroger les témoins

L'article 16 de la *Loi sur le TATC* prévoit que le Tribunal a les pouvoirs conférés aux commissaires en vertu de la Partie I de la *Loi sur les enquêtes*. En revanche, les membres ont les pouvoirs d'assigner les témoins et d'exiger d'eux qu'ils témoignent sous serment ou affirmation solennelle. Les règles du Tribunal le démontrent puisque l'article 16 prévoit que les témoins des procédures peuvent faire l'objet d'interrogatoire et de contre-interrogatoire sous serment ou affirmation solennelle.

Étant donné que les pièces des RQCA sont du ouï-dire par nature, aucun témoin sous serment ou sous affirmation solennelle ne peut attester de la véracité de leur contenu. Le titulaire du

document est privé de son droit, en vertu de la justice naturelle, de contre-interroger quiconque sur la véracité de leur contenu.

Jusqu'à quel point cette preuve constitue du oui-dire est digne de mention. Même les auteurs des inscriptions, s'ils étaient appelés à témoigner, ne pourraient confirmer ou nier qu'un vol a effectivement eu lieu. Ils n'étaient pas présents à l'aéroport de Muskoka. Ils étaient cantonnés à l'aéroport de Buttonville où ils ont inscrit ce qu'ils ont entendu à la radio. Ils ont inscrit l'information sur des bandes de photographies aériennes. Plus tard, cette information a été transcrite sur des feuilles de RQCA. Ces feuilles deviennent des copies carbone. On a fait parvenir une copie à l'aéroport de Muskoka. Les pièces M-1 et M-2 sont des copies de cette copie.

Le conseiller reconnaît que la preuve dans cette cause était documentaire et contradictoire, étant donné qu'il n'y avait aucun témoin oculaire ni autre preuve corroborante. Nous considérons que lorsque la preuve est documentaire et contradictoire, une preuve corroborante est nécessaire.

Même si le ministre n'a pas présenté de preuve corroborante, cela ne signifie pas qu'elle n'existait pas. Dans cette cause, une vérification à l'école de vol a éveillé les soupçons de Transports. Les vérificateurs ont eu accès à plusieurs dossiers tenus par l'école. Bien que nous spéculons, une école de vol aurait sûrement des élèves-pilotes qui peuvent être témoins oculaires. Même les élèves-pilotes sont requis, en vertu des règlements, de tenir des carnets de route, ce qui constitue sans doute une autre source de preuve corroborante. La jurisprudence examinée plus haut révèle de plus d'autres sources possibles de preuve corroborante. Évidemment, le ministre est libre d'enquêter et de choisir la preuve qu'il désire présenter et de présenter sa cause comme il l'entend.

## **CONCLUSION**

Nous considérons qu'il est erroné d'accepter cette preuve par oui-dire non corroborée comme unique preuve d'une allégation. La jurisprudence examinée plus haut nous convainc qu'on ne devrait pas s'appuyer sur une preuve par oui-dire non corroborée, étant donné qu'il s'agit d'une preuve insuffisante sur laquelle fonder une contravention.

Dans cette cause, c'est la véracité du contenu des RQCA qui est la base des faits sur lesquels on peut conclure qu'il y a une contravention. Aucun témoin ne pouvait attester de la véracité de leur contenu sous serment ou affirmation solennelle et le titulaire du document ne pouvait contre-interroger qui que ce soit sur leur contenu. Dans les circonstances, il est privé d'équité et de justice naturelle.

## **DÉCISION**

Dossier n° O-2997-41 (TATC) – L'appel est accordé. Les contraventions aux paragraphes 605.86(1) et 605.94(1) du *Règlement de l'aviation canadien* sont rejetées.

Dossier n° O-2988-10 (TATC) – L'appel est accordé. La suspension du certificat de navigabilité pour l'aéronef C-FYTC est renvoyée au ministre pour réexamen.

Le 31 mars 2005

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

Allister Ogilvie, vice-président

Y souscrivent :

William H. Fellows, conseiller

Frank Morgan, conseiller

---

<sup>[1]</sup> *R c. Khan*, [1990] 2 R.C.S. 531.

<sup>[2]</sup> Sara Blake, *Administrative Law in Canada*, deuxième édition (Butterworths, 1997), page 50.

<sup>[3]</sup> John Sopinka, Sidney N. Lederman et Alan W. Bryant, *The Law of Evidence in Canada* (Butterworths, 1992, page 156).

<sup>[4]</sup> *Leslie James Dolphin c. Ministre des Transports*, [1990] Dossier n° C-0133-02 (TAC-appel).

<sup>[5]</sup> *Ministre des Transports c. Richard Pizzardi et Donald Doyle*, [1996] Dossier n° O-0494-37 (TAC).

<sup>[6]</sup> *Richard Pizzardi et Donald Doyle c. Ministre des Transports*, [1996] Dossier n° O-0494-37 (TAC-appel).

<sup>[7]</sup> *Alta Flights (Charters) Ltd. c. Ministre des Transports*, [1990] Dossier n° W-0098-10 (TAC).

<sup>[8]</sup> *High Country Fishing Ltd. c. Ministre des Transports*, [1992] Dossier n° W-0143-37 (TAC - appel).

<sup>[9]</sup> *Ministre des Transports c. Malcolm Edward McIvor*, [1991] Dossier n° C-0135-33 (TAC - appel).

<sup>[10]</sup> *Ministre des Transports c. James Jeffrey Rowan*, [1997] Dossier n° A-1500-33 (TAC).

<sup>[11]</sup> *Ministre des Transports c. 641296 Ontario Inc. (North East Air Services)*, [1997] Dossier n° O-1342-37 (TAC).

<sup>[12]</sup> *Ministre des Transports c. Paul George Daoust*, [1999] Dossier n° C-1697-33 (TAC); *Ministre des Transports c. Centre École de Parachutisme Para-Nord Inc.*, [2001] Dossier n° Q-2150-37 (TAC); *William R. Long c. Ministre des Transports*, [2004] Dossier n° O-2824-02 (TAC - appel).