

TRIBUNAL D'APPEL DES TRANSPORTS DU CANADA

ENTRE :

Sierra Fox Inc., requérant(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'une révision
James E. Lockyer

Décision : le 27 août 2004

TRADUCTION

Le ministre des Transports a prouvé, selon la prépondérance des probabilités, que Sierra Fox Inc. a contrevenu aux paragraphes 605.86(1) et 605.94(1) du Règlement de l'aviation canadien. Les amendes imposées par le ministre, soit 1 250 \$ pour des contraventions au paragraphe 605.86(1) et 500 \$ pour des contraventions au paragraphe 605.94(1) sont confirmées. La somme de 1 750 \$ est payable à l'ordre du Receveur général du Canada et doit parvenir au Tribunal d'appel des transports du Canada dans les trente-cinq jours suivant la signification de la présente décision.

Une audience en révision relative aux affaires en rubrique a été tenue le mercredi 16 juin 2004 et le mercredi 14 juillet 2004 au Palais de justice de Barrie à Barrie (Ontario).

HISTORIQUE

Le 22 mars 2004, un Avis d'amende pour contravention a été envoyé par le ministre des Transports à Sierra Fox Inc., à Gravenhurst, en Ontario, à l'attention de M. Sandro Ferrari. L'Avis se lisait comme suit :

En vertu de l'article 7.7 de la *Loi sur l'aéronautique*, le ministre des Transports a décidé de vous imposer une amende parce que vous avez contrevenu aux dispositions suivantes :

Chef d'accusation n° 1 :

605.86(1) qui prévoit en partie « *Sous réserve du paragraphe (3), il est interdit à toute personne d'effectuer le décollage d'un aéronef dont elle a la garde et la responsabilité légales ou de permettre à toute personne d'effectuer un tel décollage, à moins que la maintenance de l'aéronef ne soit effectuée : a) conformément à un calendrier de maintenance qui est conforme aux Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs; b) lorsque l'aéronef est utilisé en application de la sous-partie 6 de la partie IV ou de la partie VII, ou dans le cas d'un gros aéronef, d'un aéronef pressurisé à turbomoteur ou d'un dirigeable, conformément à un calendrier de maintenance approuvé par le ministre, pour l'utilisateur de l'aéronef, en application du paragraphe (2).* »

Infraction n° 1 :

Pendant la période du 1^{er} août au 30 septembre 2003, Sierra Fox Inc. a permis le décollage de l'aéronef immatriculé C-FYTC dont elle avait la garde et la responsabilité légales, alors que la maintenance de l'aéronef n'avait pas été effectuée conformément à son calendrier de maintenance approuvé. Plus précisément, les vols effectués sur l'aéronef susmentionné n'avaient pas été inscrits dans le carnet de route de l'aéronef, d'où le calcul inapproprié du temps dans les airs (TAT) de l'aéronef.

L'amende imposée pour cette infraction était de 1 250 \$

Chef d'accusation n° 2 :

605.94(1) qui prévoit en partie « *Les renseignements indiqués à la colonne I de l'annexe I de la présente section doivent être inscrits dans le carnet de route au moment indiqué à la colonne II et par la personne responsable de l'inscription indiquée à la colonne III.* »

Infraction n° 1

Pendant la période du 1^{er} août au 30 septembre 2003, Sierra Fox Inc. a utilisé l'aéronef portant la marque d'immatriculation C-FYTC pour effectuer plusieurs vols, aux environs de l'aéroport Muskoka et n'a pas inscrit le temps dans les airs ou le temps dans les airs cumulatif dans le carnet de route, conformément aux renseignements énoncés à la colonne I, de l'annexe I du paragraphe 605.94(1) du *Règlement de l'aviation canadien (RAC)*, contrevenant ainsi au RAC 605.94 (1).

L'amende imposée pour cette infraction était de 500 \$.

L'amende imposée à Sierra Fox Inc. pour les deux chefs d'accusation totalisait 1 750 \$.

Le certificat de navigabilité de l'aéronef C-FYTC a été suspendu le 31 octobre 2003. L'avis de suspension prévoit en partie :

En vertu de l'alinéa 7.1(1)*b*) de la *Loi sur l'aéronautique*, le ministre des Transports a décidé de suspendre le certificat de navigabilité, le certificat spécial de navigabilité ou le permis de vol de l'aéronef susmentionné parce que l'aéronef ne remplit plus les conditions en vertu desquelles les documents ont été délivrés pour les raisons suivantes :

La maintenance de l'aéronef n'avait pas été effectuée conformément au calendrier de maintenance approuvé prescrit par le RAC 605.86 1 b). On a signalé que les vols avaient été effectués et non inscrits dans le carnet de route d'aéronef. Ces écarts ont entraîné des résultats de temps dans les airs inexacts.

La suspension demeure en vigueur.

LA LOI

L'article 605.86 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) prévoit :

Calendrier de maintenance

605.86 (1) Sous réserve du paragraphe (3), il est interdit à toute personne d'effectuer le décollage d'un aéronef dont elle a la garde et la responsabilité légales ou de permettre à toute personne d'effectuer un tel décollage, à moins que la maintenance de l'aéronef ne soit effectuée :

a) conformément à un calendrier de maintenance qui est conforme aux *Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs*;

b) lorsque l'aéronef est utilisé en application de la sous-partie 6 de la partie IV ou de la partie VII, ou dans le cas d'un gros aéronef, d'un aéronef pressurisé à turbomoteur ou d'un dirigeable, conformément à un calendrier de maintenance approuvé par le ministre, pour l'utilisation de l'aéronef, en application du paragraphe (2).

(2) Le ministre approuve un calendrier de maintenance pour un aéronef lorsque ce calendrier est conforme aux *Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs*.

(3) Le ministre autorise l'utilisateur d'un aéronef à déroger au calendrier de maintenance si les conditions suivantes sont réunies :

a) l'utilisateur présente au ministre une demande par écrit conformément aux *Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs*;

b) l'utilisateur démontre que la sécurité aérienne n'est pas compromise par la dérogation.

L'article 605.94 du RAC prévoit notamment :

Exigences relatives aux carnets de route

605.94 (1) Les renseignements indiqués à la colonne I de l'annexe I de la présente section doivent être inscrits dans le carnet de route au moment indiqué à la colonne II et par la personne responsable de l'inscription indiquée à la colonne III.

(2) Il est interdit d'effectuer une seule inscription dans un carnet de route concernant une série de vols, sauf dans les cas suivants :

a) l'aéronef est utilisé par le même commandant de bord au cours de la série de vols;

b) un dossier des vols quotidiens est utilisé en application de l'article 406.56.

Annexe I, article 3 visé à l'article susmentionné prévoit :

	Colonne I	Colonne II	Colonne III
Article	Renseignements à inscrire	Moment de l'inscription	Personne responsable de l'inscription
3.	Temps dans les airs de chaque vol ou série de vols et le temps dans les airs cumulatif, et s'il y a lieu, le nombre de cycles d'utilisation et le nombre d'atterrissages depuis la date de construction	Quotidiennement, à la fin de chaque vol ou série de vols	

En résumé, ces articles prévoient que la personne qui a la garde et la responsabilité légales d'un aéronef ne peut permettre le décollage et l'atterrissage de l'aéronef lorsque sa maintenance n'a pas été effectuée conformément au plan de maintenance particulier indiqué au Manuel de contrôle de la maintenance des petits exploitants pour cet aéronef et approuvé par le ministre des Transports. Le plan de maintenance approuvé par le ministre est obligatoire et les seules digressions permises sont celles qui sont expressément autorisées par le ministre.

Étant donné que le respect complet du calendrier de maintenance et conséquemment la navigabilité de l'aéronef reposent uniquement sur l'exactitude du temps dans les airs cumulatif ou

du temps dans les airs (TAT) de l'aéronef, tout manquement au devoir d'inscrire absolument chacun des vols et sa durée vient perturber le calendrier de maintenance et le rend impossible à suivre. L'impossibilité de suivre le calendrier de maintenance de l'aéronef contrevient au certificat de navigabilité et constitue un risque pour la sécurité de l'aéronef et du public.

Pour réussir à prouver le chef d'accusation n° 1, infraction n° 1, le ministre doit démontrer qu'entre le 1^{er} août et le 30 septembre 2003, Sierra Fox Inc., alors qu'elle avait la garde et la responsabilité légales de l'aéronef C-FYTC, a permis le décollage de l'aéronef alors que la maintenance de l'aéronef n'avait pas été effectuée conformément à son calendrier de maintenance, en raison des vols effectués et non consignés dans le carnet de route de l'aéronef C-FYTC, d'où l'inexactitude du TAT de l'aéronef C-FYTC.

Les infractions à cette disposition seraient prouvées si, selon la prépondérance des probabilités, il était démontré que l'absence de consignation dans le carnet de route avait faussé le temps dans les airs effectif ou le TAT de l'aéronef C-FYTC. Si les inscriptions n'ont pas été faites dans le carnet de route pour des vols effectués par l'aéronef, le calendrier de maintenance ne peut être maintenu de façon correcte et l'utilisateur ne peut savoir le TAT de l'aéronef. Il serait donc impossible de déterminer à quel moment les inspections de 50, 100, 500, ou 1 000 heures recommandées dans le Manuel de contrôle de la maintenance des petits exploitants devaient être effectuées.

Pour réussir à prouver le chef d'accusation n° 2, infraction n° 1, le ministre doit montrer qu'entre le 1^{er} août et le 30 septembre 2003, l'aéronef C-FYTC a effectué des vols à l'aéroport Muskoka et que Sierra Fox Inc. n'a pas inscrit les temps de vol ou les TAT dans le carnet de route de l'aéronef, conformément aux prescriptions de l'annexe ci-dessus.

En vertu de l'alinéa 7.1(1)b) de la *Loi sur l'aéronautique*, le ministre peut suspendre, annuler ou ne pas renouveler un document d'aviation canadien pour l'un des motifs ci-après :

b) le titulaire ou l'aéronef, l'aéroport ou autre installation ne répond plus aux conditions de délivrance ou de maintien en état de validité du document...

Le certificat de navigabilité de l'aéronef C-FYTC a été suspendu.

LA QUESTION EN LITIGE

La question à trancher est celle de savoir si l'aéronef C-FYTC a effectué des vols entre le 1^{er} août et le 30 septembre 2003 qui n'ont pas été consignés dans le carnet de route de l'aéronef.

Dans cette cause, la preuve principale est documentaire et contradictoire. Il faut donc décider lequel des deux documents est crédible : le Relevé quotidien de la circulation aérienne (RQCA) de l'aéroport de Muskoka qui indique que l'aéronef C-FYTC a effectué de nombreux vols en août et septembre 2003 lesquels ne sont pas consignés dans le carnet de route ou le carnet de route de l'aéronef qui n'indique pas les présumés vols effectués. Il n'y a eu ni témoin oculaire des vols, ni preuve corroborante pour appuyer l'un ou l'autre.

La cause du titulaire d'un document repose sur le principe que le RQCA sur lequel le ministre s'appuie pour la période en question n'est pas exact, fiable ou crédible. Le titulaire d'un document plaide qu'on ne devrait pas les utiliser pour présumer des mouvements de l'aéronef C-FYTC. Il déclare que le carnet de route est correct.

LA PREUVE

Sierra Fox Inc. est une compagnie de service aérien située à Gravenhurst, en Ontario. Elle exploite une école de pilotage à l'aéroport de Muskoka (CYQA) sous la raison sociale de Ferrari Flight Training. Sierra Fox Inc. est le propriétaire enregistré de l'aéronef Piper PA-28-140 (C-FYTC) utilisé pour l'entraînement en vol jusqu'à sa période de suspension, le 31 octobre 2003. M. Sandro Ferrari est le propriétaire unique de la compagnie, le directeur de maintenance et de l'exploitation de Ferrari Flight Training et de Sierra Fox Inc.

Mark Dixon est inspecteur de l'aviation civile pour Transports Canada, en Ontario. Il est notamment responsable de l'inspection, de la surveillance, de la supervision d'un certain nombre d'écoles de pilotage dans le sud de l'Ontario. Il supervise les exercices d'essais en vol à ces écoles et sert de personne-ressource de Transports Canada auprès de l'école. Une des écoles sous sa supervision est l'école Ferrari Flight Training exploitée par Sierra Fox Inc., à l'aéroport de Muskoka.

Dans sa preuve, M. Dixon a mentionné à l'audience une conversation qu'il avait eue en août 2003 avec un autre fonctionnaire de Transports Canada, **M. Ross Jackson**, qui effectuait une vérification de gestion des opérations aériennes à Ferrari Flight Training. M. Dixon a dit que M. Jackson avait remarqué que l'aéronef C-FYTC ne volait pas beaucoup en tant qu'aéronef d'école de pilotage. M. Dixon a dit que Ferrari Flight Training n'avait qu'un seul aéronef (C-FYTC) et qu'il estimait que l'aéronef avait volé environ 130 heures au cours de l'année précédente. Il a dit que ces données étaient très basses pour une école de pilotage qui n'utilise qu'un seul aéronef. Il considérait que dans de telles circonstances, 600 heures de formation au pilotage constituaient des données modérées et 1 000 heures, des données élevées; 130 heures représentaient des données très basses et « anormales » pour une unité de formation au pilotage (FTU).

M. Dixon a dit qu'en entendant ces commentaires, il a décidé de vérifier les RQCA de l'aéroport de Muskoka. Les RQCA sont des documents de Transports Canada utilisés par les fonctionnaires de NAV CANADA pour consigner les déplacements aériens dans les aéroports du Canada. Il a dit qu'il avait justement des copies des RQCA de l'aéroport de Muskoka pour une période de 10 jours en août 2003, sur son bureau.

Le RQCA vise à relever les mouvements des aéronefs à un aéroport pendant la période d'une journée au cours de laquelle des mouvements aériens sont surveillés. Cette période couvre 24 heures par jour, pour l'aéroport Muskoka. M. Dixon a dit que les RQCA des mouvements des aéronefs n'étaient pas utilisés pour calculer le temps de vol d'un aéronef mais qu'ils sont utiles pour relever les écarts entre les mouvements des aéronefs et le carnet de route d'aéronef. M. Dixon a comparé le RQCA et le carnet de route de l'aéronef C-FYTC pour une période de

10 jours. Il semblait y avoir des écarts entre ces deux documents en ce qui a trait aux décollages et aux atterrissages de l'aéronef C-FYTC pendant cette période.

M. Dixon a décidé de faire une recherche plus exhaustive et il a voulu revoir les RQCA de l'aéroport de Muskoka pour une période plus longue. En octobre 2003, il s'est rendu aux bureaux du directeur de l'aéroport de Muskoka, M. Stephen Faulkner. M. Dixon a obtenu la permission de M. Faulkner de revoir les RQCA de l'aéroport Muskoka pour les mois d'août et septembre 2003. M. Dixon a dit que ces dossiers révélaient qu'il y avait des inscriptions dans les RQCA concernant des mouvements de l'aéronef C-FYTC. Il a reçu la permission de M. Faulkner de photocopier ces relevés au photocopieur de l'aéroport situé dans le local adjacent au bureau de M. Faulkner. Des copies des relevés d'août et septembre 2003 ont été effectuées.

M. Dixon a étudié les relevés avec son associé, M. Jackson, et il a trouvé qu'à un certain nombre de reprises, des décollages et des atterrissages de l'aéronef figuraient aux RQCA sans inscription à cet effet au carnet de route de l'aéronef. Ils ont conclu que l'aéronef C-FYTC avait plus de temps de vol que ce qui était inscrit dans le carnet de route de l'aéronef. En repérant ces écarts, M. Dixon a acheminé le dossier à M. David Bland, directeur régional intérimaire de l'application des règlements pour la région de l'Ontario, pour le compte de Transports Canada.

M^{me} Tracy Kirkhus était directrice d'installation de NAV CANADA pour la station d'information de vol (FSS) de Toronto située dans l'aérogare de Buttonville situé à Markham, en Ontario. L'établissement de NAV CANADA à Buttonville utilise le service consultatif télécommandé d'aérodrome (RAAS) pour surveiller tous les mouvements des aéronefs à l'aéroport Muskoka et pour consigner ces mouvements dans le RQCA. Les RQCA ne sont plus utilisés à l'aéroport Muskoka parce que l'aéroport les a remplacés par un nouveau système informatisé.

Un RQCA se compose de trois feuilles identiques en format détachable. Les inscriptions se font en écrivant les renseignements sur la première feuille. L'envers de la première et de la deuxième feuilles ont un carbone de sorte que lorsque les spécialistes de l'information de vol de NAV CANADA remplissent la première feuille, les marques de leur stylo produisent une impression identique sur la deuxième et la troisième feuilles. On peut simplement détacher les feuilles par la suite, afin d'obtenir des copies.

M^{me} Kirkhus a expliqué que l'aéroport Muskoka (CYQA) n'a pas de tour de contrôle avec un spécialiste de l'information de vol de NAV CANADA sur les lieux mais ses services consultatifs météorologiques et de circulation aérienne sont dispensés par le service consultatif télécommandé d'aérodrome (RAAS) par le biais de la FSS de Toronto à Buttonville.

Elle a expliqué que l'aéroport de Muskoka avait une fréquence obligatoire (MF), ce qui signifie que tous les aéronefs qui arrivent ou qui partent de l'aéroport doivent, selon le règlement, communiquer avec « Muskoka Radio », en utilisant la MF de l'aéroport de Muskoka. Les pilotes communiquent avec la FSS de NAV CANADA qui est à l'aéroport de Buttonville. Les aéronefs qui arrivent doivent communiquer avec « Muskoka Radio », 5 minutes avant d'entrer dans la zone de l'aéroport Muskoka située à 5 milles nautiques de l'aéroport et jusqu'à 3 900 pieds ASL (au-dessus du niveau de la mer). Un spécialiste de l'information de vol de NAV CANADA à

Buttonville surveille l'écran radar de l'aéroport de Muskoka et répond à tous les appels des aéronefs qui s'approchent pour atterrir et à tous les appels des aéronefs qui sont à la veille d'entrer dans l'aire de manœuvre (voies de circulation, pistes, etc.) de l'aéroport avant leur départ. À la fin de l'automne 2003, ce service a été confié à la FSS de NAV CANADA à London, en Ontario.

Le spécialiste de l'information de vol enregistre dans le RQCA de l'aéroport Muskoka tous les mouvements d'aéronefs qui résultent d'un appel radio. Les renseignements consignés incluent l'identification de l'aéronef, le type d'aéronef, l'aéroport d'arrivée ou de destination, si l'aéronef procède selon les règles de vol VFR ou IFR et, enfin, la piste utilisée par l'aéronef. L'heure de l'appel, en temps UTC (Zulu), serait consignée immédiatement ou peu de temps à la suite de l'appel, soit au moins de 3 à 5 minutes après l'appel, selon la charge de travail du spécialiste. Les temps inscrits pour les départs et les arrivées correspondent surtout au moment de la communication du pilote. Ces temps représentent approximativement les moments de décollage et d'atterrissage. M^{me} Kirkhus a dit que les vols entrants et sortants de l'aéroport Muskoka étaient consignés de cette façon – « 24/7 ».

M^{me} Kirkhus a indiqué que certains écarts occasionnels dans les RQCA étaient imputables à la charge de travail ou à d'autres considérations opérationnelles. Elle a dit, par exemple, que les manœuvres désignées sous « arrêt-décollé » sont consignées individuellement mais, lors des atterrissages et des décollages au cours de circuits continus, les « posé-décollé » ne le sont pas. À certaines occasions, comme lors de la panne d'électricité du 14 août 2003, les mouvements d'un aéronef sont susceptibles de ne pas être inscrits. Toutefois, elle dit que de tels incidents sont limités. Elle a convenu que les temps d'arrivée et de départ sont approximatifs à quelques minutes près du temps effectif, en fonction du moment où le pilote appelle le système pour l'arrivée et le départ. À son avis, il y a très peu d'omissions.

M^{me} Kirkhus a dit que NAV CANADA fait parvenir la première feuille du RQCA à Transports Canada. Trente jours plus tard, la première feuille est détruite. La deuxième feuille est envoyée au directeur de l'aéroport et la troisième, à Statistiques Canada. Les RQCA préparés dans cette cause ont été enregistrés par un des 14 spécialistes de l'information de vol travaillant sous sa supervision. M^{me} Kirkhus a examiné les feuilles des RQCA contenues aux pièces M-1 et M-2 et a indiqué qu'elles ne semblaient pas avoir été altérées d'une quelconque façon.

M. Steve Faulkner, le directeur de l'aéroport de Muskoka, a témoigné qu'il recevait quotidiennement les télécopies des RQCA de NAV CANADA. Plus tard, à la fin du mois, il reçoit les originaux quotidiens du mois. La copie du directeur de l'aéroport, selon M. Faulkner, est utilisée à trois fins : pour surveiller les mouvements des aéronefs à l'aéroport, pour faciliter l'analyse statistique à l'aéroport et pour la facturation des frais d'atterrissage.

M. Faulkner ne permettait pas que la copie originale sorte de son bureau, sauf pour la prise de photocopies dans la salle réservée à cet effet et adjacente à son bureau. En octobre 2003, il a accédé à la demande de M. Dixon de reproduire les RQCA d'août et de septembre 2003.

M. Dixon a photocopié les RQCA sur le photocopieur de l'aéroport.

M. Faulkner a déclaré que l'accès à ces dossiers était contrôlé, et même s'il ne pouvait le déclarer avec certitude, il ne croyait pas que quiconque d'autre ait demandé à voir les RQCA pour cette période, sauf M. Ferrari. Il n'avait aucune raison de croire qu'ils aient été altérés et il n'y a aucune preuve selon laquelle un des RQCA ait été trafiqué. M. Faulkner a conservé les copies originales et les a apportées à l'audience.

Étant donné qu'un des arguments avancés par le procureur du titulaire d'un document était que les photocopies des RQCA admises en preuve comme pièces M-1 et M-2 contenaient des écarts par rapport aux copies originales retenues en sa possession, l'agent de présentation de cas pour le ministre a demandé à M. Faulkner d'examiner une à une les 34 inscriptions aux onglets, soit les photocopies des RQCA, aux pièces M-1 et M-2, afin de déterminer si les inscriptions varient d'une quelconque façon des inscriptions sur les copies originales conservées en sa possession. Le ministre plaide que les 34 inscriptions aux onglets des pièces M-1 et M-2 indiquent des vols effectués par l'aéronef C-FYTC qui n'étaient pas inscrits dans le carnet de route de l'aéronef.

M. Faulkner a comparé chacune des 34 inscriptions aux onglets et il a dit que pour chaque inscription, les données ne présentaient aucune différence et que les inscriptions aux pièces M-1 et M-2 reflétaient exactement les inscriptions sur l'original. Il a dit qu'il s'agissait des « mêmes données ».

Au cours de cet exercice, sous la supervision étroite du procureur du titulaire d'un document, les seules différences repérées sur les 34 inscriptions, soit entre les photocopies des RQCA préparées par M. Dixon et les copies originales conservées par M. Faulkner, sont de gros astérisques placés à l'occasion à côté de l'inscription sur la photocopie, d'autres inscriptions surlignées avec un marqueur de couleur, ce qui ressortait en gris pâle sur la photocopie, et enfin, l'absence sur une des deuxièmes feuilles, de ce qui semble être un papillon adhésif sur la photocopie, sur lequel il est inscrit « YQA Muskoka ». Ce papillon adhésif figure sur la photocopie des RQCA en date du 4 août 2003. Le papillon adhésif semble avoir été placé sur le document pour l'identifier comme un document de l'aéroport Muskoka (CYQA).

Je considère que la présence d'inscriptions surlignées du marqueur de couleur gris pâle et du papillon adhésif ne cachent pas les renseignements aux pièces M-1 et M-2. De même, aucun renseignement n'est caché par les astérisques sur la photocopie. Je considère de plus que les 34 inscriptions aux onglets des pièces M-1 et M-2 photocopiées par M. Dixon sont identiques en tous points aux copies originales des RQCA de l'aéroport Muskoka pour la période du 1^{er} août au 30 septembre 2003 et conservées par M. Faulkner.

M. Randy Miller, inspecteur de l'aviation civile de Transports Canada et technicien d'entretien d'aéronefs agréé (TEA), a témoigné pour le ministre. M. Miller est notamment responsable d'enquêter sur les présumées infractions au RAC liées à la construction et à la maintenance et sur les dispositions relatives à la maintenance.

M. Miller a expliqué que pour respecter le RAC, tous les exploitants aériens doivent se conformer à la lettre à un Manuel de contrôle de la maintenance des petits exploitants, pour chacun des aéronefs qui leur appartient. Le manuel expose les responsabilités de maintenance de l'exploitant de cet aéronef et le calendrier qui doit être suivi afin de conserver le certificat de

navigabilité de l'aéronef. Sierra Fox Inc. avait un Manuel de contrôle de la maintenance des petits exploitants indiquant le calendrier de maintenance à suivre pour l'aéronef C-FYTC. Une photocopie du Manuel de contrôle de la maintenance des petits exploitants de l'aéronef C-FYTC a été admise en preuve (pièce M-7).

Le Manuel de contrôle de la maintenance des petits exploitants est conçu expressément pour cet aéronef. Pour l'aéronef C-FYTC, il est stipulé que le cycle d'inspection repose sur des intervalles de 50, 100, 500 et 1 000 heures, avec une tolérance limitée à +/- 5 heures pour l'inspection de 50 heures et de +/- 10 heures pour les autres inspections. Le manuel prévoit que cela s'applique à une utilisation annuelle de l'aéronef, soit de 100 heures à 1 000 heures. M. Miller a indiqué que Sierra Fox Inc. n'avait aucune exemption quant aux exigences de maintenance énoncées dans le Manuel de contrôle de la maintenance des petits exploitants pour l'aéronef C-FYTC (pièce M-8).

Le calendrier de maintenance doit être approuvé par Transports Canada, appliqué et suivi à la lettre par l'exploitant, compte tenu des écarts permis. Un fonctionnaire de Transports Canada attribue au manuel un numéro d'approbation autorisé. Le défaut de suivre le calendrier de maintenance précisé au calendrier du manuel entraîne l'annulation du certificat de navigabilité. Si le calendrier n'est pas suivi, Transports Canada suspendra le certificat de navigabilité et l'aéronef ne sera pas autorisé à voler.

Comme le prescrit le RAC, tous les vols et les temps de vol de l'aéronef doivent aussi être inscrits dans le carnet de route, de sorte que le calendrier de maintenance établi dans le Manuel de contrôle de la maintenance des petits exploitants, peut être exécuté selon les intervalles prévus. Le carnet de route est le seul dossier qui permet de comptabiliser le temps dans les airs de l'aéronef et d'indiquer à quel moment la maintenance prévue au manuel doit être effectuée. L'inscription exacte de tous les vols dans le carnet de route est indispensable.

En contre-interrogatoire, M. Miller a présenté une explication possible sur la raison pour laquelle un exploitant choisirait de ne pas rapporter correctement les vols dans le carnet de route. Il a dit que si les heures de vol ne sont pas inscrites correctement dans le carnet de route, le TAT n'augmentait pas. Les inspections ne peuvent donc pas être effectuées selon le calendrier du manuel. Pour l'exploitant, des coûts significatifs reliés à l'inspection sont reportés.

M. Miller a indiqué qu'on lui a confié l'enquête sur le dossier de Sierra Fox Inc. en octobre 2003. Il a examiné les copies des RQCA que M. Dixon lui avait envoyées. Il a obtenu de M. Ross Jackson le carnet de route (photocopie août-sept. 2003 – pièce M-12) pour l'aéronef C-FYTC. Il a comparé les RQCA obtenus de M. Dixon pour la période du 1^{er} août au 30 septembre 2003 et les inscriptions dans le carnet de route de l'aéronef C-FYTC, pour la même période.

M. Miller a déclaré avoir trouvé 34 inscriptions pour l'aéronef C-FYTC dans les RQCA de l'aéroport de Muskoka, en août et septembre 2003 pour lesquelles il n'y a aucune inscription correspondante dans le carnet de route de l'aéronef C-FYTC. Il a dit qu'étant donné qu'il n'est pas possible d'avoir un calcul exact des temps de vol ou du temps dans les airs à partir des RQCA, il a supposé que le temps dans les airs non inscrit pouvait s'élever dans ce cas à 20 heures ou plus. M. Miller a dit qu'en plus du carnet de route de leurs aéronefs, les écoles de pilotage doivent

tenir un dossier de vol quotidien et d'autres documents qui indiquent avec précision le temps dans les airs de tous les vols.

M. Miller a correspondu avec M. Ferrari et l'a rencontré par la suite. Il a dit que M. Ferrari lui a indiqué que le carnet de route était exact et que les RQCA contenaient des imprécisions et n'étaient donc pas fiables. Au cours de la rencontre et dans la correspondance qui a suivi, M. Ferrari n'a offert aucune explication concernant les écarts entre les deux documents et il n'a présenté aucun autre document pour appuyer son point de vue selon lequel les inscriptions dans le carnet de route pour l'aéronef C-FYTC étaient correctes. Il maintient ce point de vue.

Pendant son contre-interrogatoire de M. Miller, le procureur du titulaire d'un document a approfondi la notion des écarts importants des RQCA. Il a fait ressortir cinq exemples pour justifier les prémisses voulant que les RQCA ne soient pas fiables et ne puissent être utilisés pour prouver les allégations du ministre. Il a signalé à l'audience les inscriptions du 10 août, 17 août, 20 août, 31 août et du 7 septembre 2003, aux pièces M-1 et M-2. Chacun de ces écarts présumés doit être examiné pour que l'on puisse décider de leur incidence sur la crédibilité des deux pièces.

Une inscription au RQCA du 10 août 2003 indique une arrivée de l'aéronef C-FYTC, à la suite d'un vol local, à 00 h 38 UTC. Il y a un départ sur le RQCA, le 9 août 2003 à 23 h 57 UTC. Le vol aurait donc duré 42 minutes. Il y a deux autres vols au RQCA, ce jour-là; un départ à 13 h 23 UTC pour un vol local nord-ouest qui retourne à 13 h 50 UTC, et un autre dont le départ était à 17 h 12 UTC.

Le procureur du titulaire d'un document a laissé entendre qu'il n'y avait aucune heure d'arrivée sur le RQCA en ce qui a trait au vol ayant quitté à 17 h 12 UTC. Toutefois, une heure d'arrivée figure effectivement au RQCA pour le C-FYTC, à 19 h 42 UTC. Si l'on se fie aux arguments du procureur, selon lesquels aucune heure d'arrivée ne figure pour le vol de 17 h 12, le vol arrivé à 19 h 42 UTC ne serait jamais parti. Si c'était le cas, l'aéronef C-FYTC aurait effectué deux déplacements (une arrivée et un départ), ce qui n'aurait pas été inscrit au RQCA, ce jour-là. Ceci me semble improbable. Le RQCA indique deux vols, soit deux arrivées et deux départs. Le procureur du titulaire d'un document n'a ni contesté, ni choisi de contre-interroger le témoin à propos des autres vols dans les RQCA, ce jour-là. Quoi qu'il en soit, un examen du carnet de route (pièce M-12) de l'aéronef C-FYTC, en date du 10 août 2003, indique que le C-FYTC n'a effectué aucun vol ce jour-là. Il semble donc que deux vols aient été omis du carnet de route.

Le procureur du titulaire d'un document a signalé que dans le RQCA du 17 août 2003, deux aéronefs ont quitté YQA à 20 h 51 UTC, soit le C-FYTC et le C-FLDC, laissant entendre que deux aéronefs ne peuvent partir du même aéroport en même temps ou même à une minute d'intervalle, d'où l'inexactitude ou la non fiabilité du RQCA. Pour répondre à cet argument, deux petits aéronefs peuvent partir sur la même piste à 60 secondes l'un de l'autre, ce qui se fait couramment dans les aéroports hautement fréquentés. Ce ne serait pas le cas si un petit aéronef suivait un gros aéronef, car la possibilité de turbulence de sillage imposerait un délai de 2-3 minutes entre les départs. Par ailleurs, la turbulence de sillage est une préoccupation beaucoup moindre en ce qui a trait aux départs de deux petits aéronefs. Deuxièmement, la preuve de M^{me} Kirkhus indique que les heures d'arrivée et de départ inscrites aux RQCA peuvent refléter à quel moment l'appel de l'aéronef a été effectué à « Muskoka Radio » et non nécessairement les

temps véritables de décollage et d'atterrissage de l'aéronef. En conséquence et sans preuve à l'effet contraire, on ne peut accorder beaucoup d'importance au fait que dans les RQCA, il soit inscrit que deux aéronefs aient décollé dans un intervalle de soixante secondes. On doit souligner qu'il n'y avait aucune inscription dans le carnet de route pour l'aéronef C-FYTC, le 17 août 2003. Il faut de plus signaler que le procureur du titulaire d'un document n'a pas laissé entendre que le vol du C-FYTC indiqué dans ce RQCA n'ait jamais été effectué.

Le procureur du titulaire d'un document a cité le RQCA du 20 août 2003 qui indique un vol du C-FYTC partant à 17 h 32 UTC et arrivant à 18 h 14 UTC et un temps de vol de 42 minutes ou 0.7 heures. Il a signalé que l'inscription au carnet de route pour ce même vol était un temps dans les airs de 1,3 heure et un temps de vol de 1,9 heure. En conséquence, il y a deux documents qui présentent des renseignements différents. Le ministre n'avait aucun autre renseignement et le titulaire d'un document n'a présenté aucune preuve pour corroborer sa version des inscriptions au carnet de route. Il est donc difficile de déterminer laquelle des deux est exacte. Quoi qu'il en soit, cela n'est pas très pertinent parce que même si les deux inscriptions varient, le fait que l'aéronef C-FYTC ait volé à ce moment-là n'est pas contesté. Cette inscription ne fait pas partie des 34 inscriptions aux onglets des pièces M-1 et M-2 qui sont le sujet des présumées infractions.

Les inscriptions aux RQCA du 31 août 2003 indiquent neuf vols pour l'aéronef C-FYTC, totalisant 3 heures de temps dans les airs. Six des vols semblent des circuits « arrêt-décollé » lesquels sont consignés individuellement comme des vols, comme l'a souligné M^{me} Kirkhus. Les trois autres vols étaient sans doute des circuits « posé-décollé » pour lesquels, seul le temps total écoulé est inscrit. L'inscription dans le carnet de route du C-FYTC pour cette date indique deux vols qui se terminent à 17 h 55 Zulu et un temps dans les airs de 1,4 heure et un temps de vol de 2 heures. Là encore, les deux inscriptions varient. Aucune preuve corroborante n'a été présentée par l'une ou l'autre partie susceptible de remettre en question la version de l'autre. M. Miller a déclaré que Sierra Fox Inc. aurait un document additionnel, soit le dossier quotidien des vols qui doit être maintenu par l'exploitant en vertu de l'article 406.56 du RAC, qui aurait pu être utilisé pour corroborer le carnet de route. Il a dit que Sierra Fox Inc. a choisi de ne pas fournir ce renseignement. Une fois de plus, ces inscriptions ne font pas partie des 34 inscriptions aux onglets des pièces M-1 et M-2 servant à prouver les présumées infractions.

En dernier lieu, le procureur du titulaire d'un document avait surligné le 7 septembre 2003, à titre de date d'inscription dans le carnet de route de l'aéronef C-FYTC pour laquelle il n'y avait aucune inscription correspondante dans les RQCA. Aucune explication n'a été présentée par l'une ou l'autre partie et le titulaire d'un document n'a présenté aucune documentation corroborante pour appuyer son point de vue selon lequel, il y avait eu un vol.

L'agent de présentation de cas pour le ministre a appelé à la barre M. Ross Jackson, inspecteur pour le compte de Transports Canada depuis 18 ans. M. Jackson était l'enquêteur qui a délivré l'Avis de suspension du certificat de navigabilité et l'Ordre de rétention de l'aéronef. Il n'est pas nécessaire de revoir le témoignage de M. Jackson en détail. Il suffit de dire qu'il avait pris part à l'analyse des présumés défauts d'inscrire les vols au carnet de route et son témoignage corrobore les aspects matériels des témoignages de MM. Dixon et Miller.

Le procureur du titulaire d'un document a appelé comme unique témoin, **M. Claude Radley**. M. Radley est spécialiste de l'information de vol depuis 1970. Il est présentement en congé de maladie mais il travaille à la FSS de Muskoka depuis 18 ans. Pendant quelque temps, il a travaillé comme agent de formation à la FSS de Toronto à Buttonville et il est maintenant instructeur. Il est actuellement basé au centre d'information de vol de London, en Ontario. M. Radley n'a jamais occupé de poste de direction de façon permanente pour le compte de NAV CANADA bien qu'il l'ait fait, de façon intérimaire, à diverses reprises au cours de sa carrière.

M. Radley a déclaré qu'il a rempli des milliers de RQCA. Il a indiqué qu'ils constituaient un élément non prioritaire mais qu'il était responsable de remplir les documents, conformément aux prescriptions du Manuel des opérations de NAV CANADA. Il a dit que l'information initiale reçue du pilote est inscrite sur des « bandes » de contrôle de la circulation aérienne (ATC) et est par la suite transférée sur le RQCA quand le temps le permet. Il a témoigné du fait que l'exactitude des RQCA est « pour le moins douteuse ». Il a dit qu'ils étaient souvent « gonflés ». Il a expliqué que le « gonflement » correspond à des inscriptions fausses ou erronées dans les RQCA effectuées par un spécialiste de l'information de vol pour « gonfler » la charge de travail. Ils justifient ainsi leur poste afin de maintenir les niveaux de dotation et conserver leur emploi. Il a cité l'aéroport St. Catharines en exemple où cette pratique a eu lieu. Il a aussi dit qu'on gonflait les chiffres à la FSS de l'aéroport Muskoka où il travaillait jusqu'en 1996, à la fermeture du service qui a été transféré à Buttonville. Il a fait ressortir que le RQCA de l'aéroport Muskoka en date du 6 septembre 2003 signalait 56 mouvements d'aéronefs avec le commentaire, « s'ils ont effectivement eu lieu, c'est incroyable ». Il a émis l'hypothèse que c'était une preuve de gonflement.

En contre-interrogatoire, M. Radley a déclaré qu'il n'avait jamais gonflé les RQCA, en 34 ans de service. Il a dit qu'il ne travaillait pas à Buttonville pendant la période d'août à septembre 2003. Il a de plus dit qu'il n'était pas au courant que les inscriptions aux pièces M-1 et M-2 aient été gonflées. En contradiction avec son témoignage principal, il a déclaré que l'aéroport Muskoka était très fréquenté et pour ce qui est des mouvements inscrits au RQCA du 9 septembre 2003, il est possible qu'ils aient eu lieu sans que les données n'aient été gonflées.

Le témoignage de M. Radley soulève la question de savoir si certaines des inscriptions aux RQCA d'août et de septembre 2003 ont été falsifiées. Il n'y a aucune preuve devant moi, soit de M. Radley ou de quiconque, que les inscriptions aux pièces M-1 et M-2 aient été gonflées ou falsifiées. En conséquence, je considère qu'elles n'ont été ni gonflées, ni falsifiées.

Tous les témoins ont convenu que, pour diverses raisons, les RQCA ne peuvent servir à déterminer le temps dans les airs. Je conviens, pour les circonstances de cette affaire, que le temps dans les airs et le TAT ne peuvent être déterminés avec exactitude à partir de l'analyse des RQCA.

La règle de la meilleure preuve

Le procureur du titulaire d'un document a orienté sa plaidoirie autour de la question de la « règle de la meilleure preuve ». Il a dit que les pièces M-1 et M-2 sont des photocopies et qu'aucune valeur ou aucun poids ne devrait leur être accordé parce que ce ne sont pas des copies certifiées

conformes, qu'aucun auteur particulier n'a été ou n'est identifié et que les originaux ne sont pas accessibles. Il a dit que les photocopies des documents qui sont présentées en preuve n'étaient pas fiables et que des copies certifiées ou les originaux auraient été préférables. Nous devons souligner, au passage, que toutes les pièces présentées en preuve étaient des photocopies.

La preuve de MM. Dixon et Faulkner confirme que les pièces M-1 et M-2 sont des photocopies des copies originales des RQCA pour la période en question. Elles ont été signées par le fonctionnaire approprié de Transports Canada, M. Dixon. De plus, les 34 inscriptions aux onglets des pièces photocopiées correspondent, en tous points, aux deuxièmes copies des feuilles originales envoyées à NAV CANADA par M. Faulkner, qui a conservé les copies originales en sa possession et les a apportées à l'audience.

La valeur de la « règle de la meilleure preuve » a été décrite comme suit :

La règle de la meilleure preuve prend beaucoup moins d'importance dans un monde contemporain axé sur la technologie, les télécopieurs, les photocopieurs, les courriels et les enregistrements électroniques^[1].

Pour justifier cette conclusion, l'auteur cite le juge Pigeon dans la cause *R. c. Cotroni*^[2] dans laquelle il acquiesçait à la citation du juge Jessup de la Cour d'appel de l'Ontario :

Halsbury commente ainsi la règle de la "meilleure preuve" (4^e éd. vol 17, à la p. 8) :

En plus d'être une question de simple prudence, c'est un principe établi de longue date que la preuve doit être la meilleure possible vu la nature de l'affaire. *Cependant, toute interprétation rigoureuse de ce principe est, depuis longtemps, désuète* et cette règle ne conserve son importance qu'en ce qui a trait à la meilleure preuve de documents privés. [Nous soulignons]

Le juge Jessup, de la Cour d'appel, fait aussi référence à la décision de Lord Denning M.R. dans la cause de *Garton c. Hunter*^[3] dans laquelle il déclare :

Il est clair que le juge Scott avait en tête l'ancienne règle qu'une partie doit produire la meilleure preuve selon la nature de la cause et que toute autre preuve moins bonne doit être exclue. Cette vieille règle est éclipsée depuis longtemps... De nos jours, nous ne nous confinons pas à la meilleure preuve. Nous acceptons toute preuve pertinente. Qu'elle soit bonne ou mauvaise dépend uniquement du poids qu'on lui confère et non de son admissibilité. [Notre traduction]

En plus de ce qui précède, le paragraphe 26(1) de la *Loi sur la preuve au Canada*, aux fins de la présente audience, prévoit que les copies certifiées de ces dossiers peuvent être admises en preuve. Je conclus donc que les pièces M-1 et M-2 sont admissibles et qu'un poids probant peut leur être accordé, en raison des circonstances.

La preuve corroborante et l'application de la loi

Le procureur du titulaire d'un document a plaidé que les RQCA ne doivent pas être utilisés pour appliquer la loi et qu'il est nécessaire, s'ils sont utilisés à cette fin, d'avoir une preuve corroborante pour appuyer les inscriptions. Il a plaidé que dans la cause *Dolphin c. MdT*^[4], on laisse entendre qu'il ne suffit pas de se fier uniquement à la preuve des RQCA et qu'une preuve de corroboration des vols est nécessaire.

La cause *Dolphin* avait un lien avec la preuve présentée à l'audience qui avait été altérée; soit les bandes audio originales de l'ATC comprimées pour leur présentation à l'audience. Cette cause est différente de celle-ci, parce que les RQCA dans la présente cause, n'ont pas été altérés sous quelque aspect que ce soit et sont des copies certifiées de l'original. En fait, M. Faulkner a témoigné qu'il s'agissait des « mêmes données ». Il s'ensuit que le besoin de preuve corroborante n'est pas présent. Dans de telles circonstances, je suis d'avis que sur ce point la cause *Dolphin* n'est pas pertinente.

Le procureur a aussi cité *MdT c. Pizzardi*^[5] comme jurisprudence sur le besoin d'avoir une preuve corroborante et que le RQCA ne devrait pas être utilisé pour appliquer la loi. Cette cause mettait en jeu une allégation de 17 vols effectués mais non inscrits dans le carnet de route. Bien qu'il soit vrai que certains de ces vols ont été prouvés par des inscriptions dans le RQCA et corroborés par d'autres preuves comme les reçus de carburant ou des témoins oculaires, il y a eu quatre vols additionnels mentionnés aux pages 12 et 13 de la décision à la suite d'une révision pour lesquels l'agent d'audience s'est appuyé seulement sur les RQCA pour prouver que les vols avaient été effectués. Il n'y a aucune indication d'une preuve corroborante pour aucun de ces quatre vols. L'agent d'audience a accepté le témoignage du spécialiste de l'information de vol concernant les renseignements contenus aux RQCA, en dépit d'erreurs mineures dans certaines inscriptions.

Sans preuve additionnelle, l'agent d'audience a considéré que les présumés vols avaient eu lieu comme l'indiquent les RQCA. Il a de plus convenu que les RQCA peuvent fournir une preuve des vols, en dépit de la présence d'erreurs et du fait qu'ils avaient été préparés par une personne qui n'a pas été appelée à témoigner. Lors de l'appel^[6], le Tribunal, tout en acceptant qu'il y avait des erreurs dans les dossiers, a aussi relevé que le témoin (un superviseur de la FSS) n'avait pas effectué personnellement les inscriptions aux RQCA, n'avait pas vu l'aéronef lorsqu'il a communiqué son arrivée et agissait à titre de superviseur au moment de la présumée infraction. Le comité a accepté les conclusions de l'agent d'audience selon lesquelles il n'y avait pas d'erreur importante et a maintenu la décision de l'agent d'audience.

Le procureur du titulaire d'un document a de plus cité la cause *Alta Flights c. MdT*^[7]. Cette cause mettait en jeu un nombre important de vols effectués par différents aéronefs et apparemment non inscrits dans les carnets de route. L'agent d'audience a examiné les RQCA des aéroports internationaux de Vancouver et de Calgary et de l'aéroport municipal d'Edmonton présentés en preuve par divers superviseurs de ces exploitations. Après avoir examiné la possibilité qu'ils soient justes, il déclare en page 3 :

J'ai toutefois bien pesé l'objection soulevée [à la présentation en preuve des RQCA ainsi qu'à leur exactitude], confrontant le bien-fondé des relevés et la possibilité d'un manque de fiabilité, d'une part, à l'équité envers les parties, d'autre

part, pour finalement admettre les relevés quotidiens de trafic aérien et leur accorder beaucoup de poids dans ma décision.

L'agent d'audience a aussi réfuté la notion que les RQCA ne peuvent être admis en preuve parce qu'ils équivalent à du oui-dire. Il déclare à la page 3 :

Les procédures se déroulent toutefois aussi promptement et aussi simplement que le permettent les circonstances et l'équité. La nature de ces témoignages ne requiert pas une connaissance personnelle de l'événement.

La question du oui-dire a aussi refait surface dans la cause *High Country Fishing c. MdT*^[8]. Dans cette cause, six vols n'ont pas été consignés dans le carnet de route de l'aéronef. L'avocat de l'appelant a exhorté le comité à exclure les RQCA et d'autres dossiers officiels lors de l'examen de la preuve.

Le Tribunal d'appel a examiné la question du oui-dire et a déclaré à la page 7 que « le Tribunal n'est lié par aucune règle juridique ou technique applicable en matière de preuve » et a employé plusieurs citations de la cause *MdT c. Malcolm Edward McIvor*^[9], dans laquelle la question du oui-dire a été discutée. Il a conclu que le oui-dire peut être accepté en preuve si « son introduction [n']empièterait [pas] sur l'équité procédurale et la justice naturelle ». Le Tribunal a poursuivi en concluant :

Rien dans la preuve ne laisse supposer que ces pièces ne reflètent pas d'une manière exacte les inscriptions qui y ont été faites. Demander que Transports Canada appelle l'auteur du document en l'absence d'éléments prouvant que le document n'est peut-être pas correct obligerait à engager des dépenses inutiles. Par conséquent, nous concluons que la présentation des pièces M1, M3, M4, M5, M6 et M7, ainsi que le témoignage de vive voix connexe, ne porte pas atteinte à l'équité procédurale et à la justice naturelle, dans l'affaire qui nous occupe.

Les preuves M-5, M-6 et M-7 étaient les RQCA.

Il faut signaler que dans chacune de ces causes, les RQCA ont été utilisés et acceptés par le Tribunal dans le cadre de l'application de la loi. Dans les circonstances de l'affaire, j'accepte donc que les copies certifiées des originaux des RQCA peuvent être admises en preuve et utilisées pour l'application de la loi sans corroboration. Je conviens de plus que les RQCA sont admissibles en dépit des préoccupations du titulaire d'un document concernant le oui-dire. En raison du fait que le titulaire d'un document a eu toutes les possibilités d'aborder la question des pièces et de se prononcer sur la preuve présentée dans cette cause de vive voix, je suis convaincu que l'admissibilité des RQCA ne porte pas atteinte à l'équité procédurale ni à la justice naturelle.

Le fardeau de preuve

Le procureur du titulaire d'un document a plaidé que le ministre, en utilisant uniquement les RQCA, ne s'est pas déchargé du fardeau de preuve qui lui incombait. En conséquence, le fardeau de preuve n'a pas été transféré au titulaire d'un document. Il n'a pas besoin de répondre.

En mai 1978, la Cour suprême du Canada dans la cause *R. c. Sault Ste-Marie*^[10] a clarifié les catégories d'infraction au Canada et ce qui doit être prouvé dans chaque catégorie. La Cour a déclaré que parmi les trois types d'infractions reconnues au Canada, il y a celles reliées à la responsabilité stricte. Le juge Dickson a déclaré :

Les infractions dans lesquelles il n'est pas nécessaire que la poursuite prouve l'existence de la *mens rea*; l'accomplissement de l'acte comporte une présomption d'infraction, laissant à l'accusé la possibilité d'écarter sa responsabilité en prouvant qu'il a pris toutes les précautions nécessaires. Ceci comporte l'examen de ce qu'une personne raisonnable aurait fait dans les circonstances. La défense sera recevable si l'accusé croyait pour des motifs raisonnables à un état de faits inexistant qui, s'il avait existé, aurait rendu l'acte ou l'omission innocent, ou si l'accusé a pris toutes les précautions raisonnables pour éviter l'événement en question. Ces infractions peuvent être à juste titre appelées des infractions de responsabilité stricte.

La plupart des infractions aux règlements appartiennent à la catégorie de responsabilité stricte. Il n'est pas nécessaire que la Couronne prouve la *mens rea*, c.-à-d. l'intention coupable ou l'intention de commettre l'infraction. La Couronne doit uniquement prouver l'*actus reus* et, ce faisant, le fardeau de preuve se déplace et l'auteur présumé de l'infraction doit prouver qu'il a pris tous les soins raisonnables. À cet égard, l'article 8.5 de la *Loi sur l'aéronautique* indique expressément qu'il s'agit d'une bonne défense à une infraction reliée à une disposition de la *Loi sur l'aéronautique* ou le RAC, si le présumé auteur de l'infraction peut démontrer qu'il a pris toutes les mesures nécessaires pour prévenir la contravention. On peut l'interpréter comme étant la possibilité que le titulaire d'un document puisse offrir certaines explications sur la raison pour laquelle les vols n'ont pas été effectués ou inscrits.

Dans *Pizzardi et Doyle c. MdT*,^[11] le Tribunal d'appel a déclaré à la page 5 du rapport :

Le paragraphe 7.9(5) de la *Loi sur l'aéronautique* dispose clairement qu'il incombe au ministre d'établir chacune des prétendues infractions et que les appelants ne sont pas tenus de témoigner. Une fois que le ministre des Transports a fourni ces preuves et établi le bien-fondé, le fardeau de présentation incombe alors tout comme dans le cas des infractions de responsabilité stricte aux appelants qui doivent démontrer selon la prépondérance des probabilités qu'ils ont pris toutes les mesures nécessaires pour empêcher la commission des prétendues infractions ou qu'ils ont la preuve qu'une exception ou défense s'appliquent dans les circonstances de l'affaire.

DÉCISION

Pour les raisons indiquées, j'ai admis les RQCA en preuve. Le procureur du titulaire d'un document n'a pas contesté ni contre-interrogé un témoin en rapport avec les 34 inscriptions aux onglets des pièces M-1 et M-2, lesquels sont des vols de l'aéronef C-FYTC, selon les prétentions du ministre. La valeur des 34 inscriptions aux onglets n'a pas été contestée. Le titulaire d'un document n'a présenté aucune autre preuve corroborante que le carnet de route pour montrer que

ces vols n'ont pas été effectués ou pour contester ces renseignements. Le titulaire d'un document n'a fourni aucune preuve de diligence raisonnable, d'applicabilité d'une exception ou d'une défense prévue à l'article 8.5 de la *Loi sur l'aéronautique*.

Je conclus selon la preuve qui est devant moi que les vols indiqués dans les RQCA, et effectués par l'aéronef C-FYTC, ont effectivement eu lieu. Je conclus de plus qu'il n'y avait pas d'inscriptions correspondantes consignées dans le carnet de route pour les 34 vols aux onglets des pièces M-1 et M-2. Je considère donc que Sierra Fox Inc. a enfreint le paragraphe 605.94(1) du RAC à 34 reprises. Je considère de plus que Sierra Fox Inc. a enfreint l'alinéa 605.86(1)*b* du RAC parce qu'elle a permis que l'aéronef C-FYTC soit piloté alors que celui-ci n'avait pas subi de maintenance conformément à son calendrier de maintenance approuvé.

Je considère donc que l'Avis de suspension du certificat de navigabilité de l'aéronef C-FYTC et l'Avis d'amende pour contravention en vertu du paragraphe 7.(1) et de l'article 7.7 de la *Loi sur l'aéronautique*, respectivement, étaient des mesures appropriées dans les circonstances.

Peine

Le défaut de consigner les vols dans le carnet de route d'un aéronef est une question critique qui a des retombées directement sur la maintenance et la navigabilité de l'aéronef. Cela compromet la sécurité personnelle du pilote, des passagers et, dans cette cause, celle des étudiants. À mon point de vue, une unité de formation de vol a l'obligation particulière de protéger le public et ses étudiants de même qu'une responsabilité d'enseigner aux étudiants de respecter et de suivre les règlements et les procédures méticuleusement. Une unité de formation de vol doit non seulement servir d'exemple pour ses étudiants mais aussi être vue comme un exemple par ses étudiants et le public en général.

Les faits de cette cause font état d'infractions répétées au cours de la période de deux mois. La peine doit être juste mais elle doit aussi communiquer au titulaire d'un document, au public et au monde de l'aéronautique en général, une dénonciation de la pratique qui a conduit à ces infractions. Il doit de plus y avoir un effet dissuasif dans la communication du message selon lequel cette pratique ne doit pas continuer.

Je suis persuadé que les amendes imposées dans cette cause sont appropriées et doivent être maintenues telles qu'énoncées à l'Avis d'amende pour contravention du 22 mars 2004.

Les deux parties se sont prononcées sur la question des dépens. Aucune ordonnance ne sera prononcée sur la question des dépens.

James E. Lockyer
Conseiller
Tribunal d'appel des transports du Canada

^[1] M.P. Doherty, *The Portable Guide to Evidence* (Toronto: Carswell, 2001) p. 90.

^[2] [1979] 2 R.C.S.256, 263-264.

^[3] (1969) 2 Q.B. 37, p.44.

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

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

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

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

^[8] *High Country Fishing Ltd. c. Ministre des Transports*, [1992] dossier n° W-0143-37 (TAC) (appel).

^[9] *Ministre des Transports c. Malcolm Edward McIvor*, [1991], dossier n° C-0135-33 (TAC) (appel).

^[10] [1978] 2 R.C.S. 1299.

^[11] In *Pizzardi et Doyle*, voir note 6.

Le commandant de bord de l'aéronef ou la personne désignée par un exploitant aérien, un exploitant privé ou une unité de formation au pilotage