

TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE

ENTRE :

Donald Doyle, requérant(e)

- et -

Ministre des Transports, intimé(e)

LÉGISLATION:

Loi sur l'aéronautique, L.R.C. 1985, ch. A-2, art. 6.9 et par. 8.4(1)

Règlement de l'Air, C.R.C. 1978, ch. 2, al. 534(2)a) et b)

Vol à basse altitude, Déclaration de culpabilité multiples

Décision à la suite d'une révision
Philip D. Jardim

Décision : le 16 octobre 1996

TRADUCTION

Relativement aux procédures engagées contre M. Doyle pour les infractions identiques dans le dossier n° O-1131-37 (TAC), je statue qu'il s'agit clairement de déclarations de culpabilité multiples contre M. Doyle. Par conséquent, je rejette la présente affaire conformément au principe Kienapple (Regina c. Kienapple 15 C.C.C. (2d) 524.)

L'audience en révision relative aux affaires en rubrique a été tenue les mercredi 9 octobre et jeudi 10 octobre 1996 dans l'édifice de la Police et du service d'incendies de Bowmanville (Ontario). MM. Pizzardi et Doyle se sont présentés une demi-heure en retard ces deux jours et le début des audiences a dû par conséquent être retardé dans les deux cas.

HISTORIQUE

Le ministre poursuit conjointement MM. Pizzardi et Doyle, et M. Doyle séparément, pour les mêmes présumées contraventions aux alinéas 534(2)a) et b) (original signé) – vol à basse altitude – du *Règlement de l'Air*. La question de « déclarations de culpabilité multiples » surgit dans le cas de M. Doyle et le point est traité plus loin dans la présente décision.

Dossiers n^{os} O-1131-37 et O-1129-05 (TAC)

Infraction 1

Alinéa 534(2)a) du *Règlement de l'Air* à savoir que le ou vers le 20 septembre 1994 aux environs de 14 h 45, heure locale, un aéronef Cessna 172 portant l'immatriculation C-GBPR a volé au-dessus de l'agglomération de Newcastle (Ontario) à une altitude inférieure à 1 000 pieds au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 2 000 pieds de l'aéronef.

Infraction 2

Alinéa 534(2)b) du *Règlement de l'Air* à savoir que pour chacun des vols détaillés aux chefs d'accusation ci-dessous, un aéronef Cessna 172 portant l'immatriculation C-GBPR a volé à une altitude inférieure à 500 pieds au-dessus de l'obstacle le plus élevé dans un rayon de 500 pieds de l'aéronef.

Chef d'accusation 1 : le ou vers le 5 septembre 1994, vers 14 h, heure locale, au-dessus de la R.R. n^o 1 de Belwood (Ontario).

Chef d'accusation 2 : le ou vers le 20 septembre 1994, vers 15 h 10, heure locale, au-dessus de la R.R. n^o 4 de Durham (Ontario).

Le ministre poursuit conjointement MM. Pizzardi et Doyle en vertu du paragraphe 8.4(1), à titre de propriétaires enregistrés du C-GBPR et impose une amende de 750,00 \$ pour chacun des trois chefs d'accusation, l'amende totale atteignant 2 250,00 \$. Il n'a pas été possible de retrouver le carnet de route du C-GBPR et donc impossible de prouver qui était le commandant de bord lors des incidents. On a constaté que MM. Pizzardi et Doyle avaient vendu l'aéronef en mars 1995. Les nouveaux propriétaires ont déclaré que MM. Pizzardi et Doyle avaient en main le carnet de route couvrant les dates en question; ces derniers nient le fait et affirment que les nouveaux propriétaires, LeBlanc et LeFebvre ont le carnet !

Le ministre poursuit également séparément M. Doyle en vertu de la même loi, à titre de propriétaire de l'aéronef et pour les infractions décrites ci-dessus, lui imposant des suspensions de sa licence de pilote de 30 jours, à purger concurremment, la suspension totale s'élevant à 30 jours.

Le ministre a présenté à l'audience en révision les témoignages de huit témoins pour démontrer les faits reprochés à MM. Pizzardi et Doyle. Les titulaires de documents n'ont présenté aucune défense contre les preuves présentées à leur égard, en dépit des fortes incitations à cet effet puisque ma décision devait alors être prise uniquement en fonction de preuves présentées à l'audience.

LA LOI

Les alinéas 534(2)a) et b) du *Règlement de l'Air* stipulent ce qui suit :

(2) Sauf dans les cas prévus aux paragraphes (4), (5) ou (6) ou sauf en conformité avec une autorisation délivrée par le ministre, à moins de décoller, d'atterrir ou de tenter d'atterrir, il est interdit à quiconque pilote un aéronef a) au-dessus des agglomérations urbaines, villageoises ou autres ou des rassemblements de personnes en plein air, de voler autrement qu'à une altitude qui lui permettrait, en cas d'urgence, d'effectuer un atterrissage sans mettre en danger les personnes ou les biens se trouvant au sol, cette altitude ne pouvant en aucun cas être inférieure à 1 000 pieds au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 2 000 pieds de l'aéronef; ou b) ailleurs qu'au-dessus des agglomérations urbaines, villageoises ou autres ou des rassemblements de personnes en plein air, de voler à une altitude inférieure à 500 pieds au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 500 pieds de l'aéronef.

Le paragraphe 8.4(1) de la *Loi sur l'aéronautique* stipule ce qui suit :

8. 4 (1) 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, le propriétaire enregistré peut être poursuivi en encourant la peine prévue, à moins que, lors de l'infraction, l'aéronef n'ait été en possession d'un tiers sans le consentement du propriétaire.

LA PREUVE DU MINISTRE

Tous les témoins, à l'exception de M^{me} Elliott ont été frappés d'exclusion.

M. Oskar Binder, chargé de présenter le cas pour le ministre, a demandé que l'inspecteur Oonagh Elliott soit considérée comme témoin expert en documentation d'aviation. La demande a été acceptée. L'inspecteur Elliott est au service de Transports Canada depuis vingt ans, dont sept à la direction de l'application des règlements.

Oonagh Elliott, inspecteur de Transports Canada, a témoigné à l'effet que le C-GBPR, un Cessna 172 était la propriété de MM. Pizzardi et Doyle en septembre 1994. L'aéronef a été vendu le 30 mars 1995 à MM. Stéphane LeBlanc et Yves LeFebvre de Laval (Québec). Des exemplaires des certificats d'immatriculation ont été présentés comme preuves.

Les tentatives effectuées par les deux propriétaires pour mettre la main sur les carnets de route couvrant juillet 1994 à juillet 1995 se sont révélées infructueuses. Lors de l'audience, le point des carnets du C-GBPR a été discuté. Il semble que l'aéronef ait plusieurs carnets parce qu'il a souvent été l'objet d'enquêtes de Transports Canada. Les propriétaires, anciens et nouveaux, ont dit à M^{me} Elliott qu'ils n'avaient pas le carnet et que « les autres propriétaires devaient l'avoir ».

Transports Canada a été par conséquent incapable d'établir l'identité du commandant de bord aux dates en question et ont donc poursuivi les propriétaires aux termes de la « responsabilité du fait d'autrui » en vertu des dispositions du paragraphe 8.4(1) de la Loi.

Les témoins suivants étaient **Peter Lomax, Gary Dusseldorp, Edward Donnelly et Mark Berney**. Le 20 septembre 1994 à 15 h 10, tous se trouvaient à bord d'un camion à incendie « Pump #1 » du service d'incendie de Bowmanville revenant d'une alerte et circulant sur la route 42 (R.R. n° 4) du canton de Durham. Le temps était clair. Mark Berney était capitaine de l'équipe. Tous ont été exclus de l'audience pour préserver l'intégrité de leur témoignage. Tous ont donné des témoignages hautement crédibles et concordants indiquant qu'ils roulaient en direction sud sur la route 42 de Durham lorsqu'ils ont aperçu un aéronef monomoteur à aile-haute de couleur blanche au lettrage bleu volant à basse altitude que tous ont estimé à « 2 poteaux d'électricité », soit 80 à 100 pieds de hauteur. Ils ont arrêté le camion pour observer l'aéronef. Les poteaux d'électricité de la région atteignent environ 45 pieds de hauteur. L'aéronef a survolé leur camion à deux reprises et il leur a semblé qu'il était en difficulté, cherchant vraisemblablement un endroit où se poser. L'aéronef a continué de tourner et de voler à basse altitude au-dessus des fermes et des demeures de la région pendant cinq à dix minutes.

Le capitaine Marc Berney a utilisé son système de radio pour demander que l'on communique avec le contrôle de la circulation aérienne d'Oshawa pour signaler qu'ils avaient aperçu un aéronef probablement en difficulté dans les environs. **Les membres de l'équipe du « Pump #1 » étaient tous d'accord sur l'immatriculation de l'aéronef, soit le C-GBPR. Ils ont tous affirmé que l'aéronef était un monomoteur à aile-haute de couleur blanche au lettrage bleu.**

Les témoins ont tous été méticuleusement contre-interrogés par les titulaires de documents qui leur ont demandé, dans un effort pour justifier la trajectoire de vol à basse altitude, si l'aéronef atterrissait. Certains des pompiers ont reconnu qu'il existait des terres agricoles dans les environs mais ils n'ont pas vu l'aéronef atterrir. Aucune des bandes de terre n'était assez proche pour justifier les manoeuvres de basse altitude de l'aéronef au moment de l'incident.

Edward Donnelly a rédigé une déclaration (pièce D-3) dans laquelle il inscrit l'identification de l'aéronef comme étant « C.G.B.R. ». Il y a eu une discussion sur cette question et M. Doyle a soigneusement interrogé M. Donnelly. Il semble qu'il y ait eu une erreur typographique puisque M. Donnelly a convenu avec ses compagnons de travail immédiatement après l'incident que l'immatriculation était C-GBPR.

Gary Dusseldorp et Mark Berney ont tous deux dessiné les circuits de vol de l'aéronef constituant respectivement les pièces D-3 et M-5. Le capitaine Berney a également fait une déclaration à la GRC constituant la pièce D-7. De plus, lors de son contre-interrogatoire du capitaine Berney, M. Doyle a déposé une photo d'un Cessna 172 blanc au lettrage bleu. Le capitaine Berney a dit que cet aéronef était très semblable à celui qu'il avait vu mais que les marques d'immatriculation n'étaient pas les mêmes. M. Doyle a déposé la photo en guise de pièce D-6.

Tous les pompiers ont été interrogés, surtout par M. Doyle, à savoir s'il aurait pu y avoir d'autres aéronefs dans le secteur et ils ont tous nié en avoir vu au moment de l'incident.

M. Paul Snell était le prochain témoin de Transports Canada. Il est titulaire d'une licence de pilote et a déjà piloté des Cessna et des Piper. Le 20 septembre à 14 h 45, il regardait la télévision à son domicile du 168, rue Andrew à Newcastle (Ontario). Il a entendu le bruit d'un

aéronef volant à basse altitude et s'est précipité à l'extérieur pour le voir. C'est alors qu'il a constaté la présence d'un Cessna 172 immatriculé C-GBPR survolant sa maison à une hauteur d'environ 100 pieds. Il a pensé que l'aéronef était en difficulté et qu'il tentait d'atterrir dans l'agglomération. M. Snell a dessiné une carte et la trajectoire de vol de l'aéronef, constituant la pièce M-9; une carte de la région de Newcastle sur laquelle est indiqué l'emplacement du domicile de M. Snell constitue la pièce M-8. Le C-GBPR est resté dans le secteur pendant dix bonnes minutes, les ailerons partiellement déployés.

M. Snell a appelé le contrôle de la circulation aérienne d'Oshawa en demandant si on avait signalé un aéronef en difficulté, mais ce n'était pas le cas. Lors de son contre-interrogatoire par les titulaires de documents, M. Snell a dit qu'il ne connaissait pas de bandes d'atterrissage dans les environs où l'aéronef aurait pu se poser. La pièce M-9 montre la trajectoire de l'aéronef en forme de piste de course, en vol lent, les ailerons partiellement déployés.

Les titulaires de documents ont soigneusement contre-interrogé M. Snell sur l'immatriculation de l'aéronef, sa hauteur et sa proximité de l'agglomération mais il est demeuré constant dans ses témoignages.

L'audience en révision a été ajournée jusqu'au lendemain, le jeudi 10 octobre 1996.

Lynn Corbett et Fred Corbett ont été appelés à témoigner par le ministre. M. Corbett a été exclu de la salle pendant le témoignage de son épouse.

Le témoin suivant du ministre, Lynn Corbett, vit avec son époux et sa famille sur une ferme près de Belwood (Ontario). À la fête du travail du 5 septembre 1994, elle était sur la terrasse derrière leur maison lorsqu'elle a aperçu un aéronef monomoteur blanc et bleu qui se dirigeait droit vers elle à basse altitude. Elle a crié pour faire venir son mari qui se trouvait dans la grange et l'aéronef a dévié sa course, passant à une distance de 150 pieds et évitant les arbres près de la maison. M^{me} Corbett estime que l'aéronef n'était pas à plus de 100-120 pieds, se fiant sur les arbres de leur terrain atteignant environ 80-100 pieds. Elle a dit que l'aéronef avait dû virer sur l'aile pour éviter les arbres et il avait disparu en moins d'une minute environ. M^{me} Corbett a réalisé un schéma de la propriété et une estimation de la trajectoire de vol de l'aéronef (pièce M-11). Trop terrifiée, elle n'avait pas remarqué les marques d'immatriculation de l'aéronef.

Moins de deux semaines plus tard, un représentant de Skyview Aerial Photo Service de Hawkesbury (Ontario) s'est présenté à leur porte pour leur offrir une photo aérienne de leur ferme (pièce M-12) qu'il ont achetée à 50,00 \$ + 7,50 \$ de taxes et payée par chèque. La signature de son mari figure au bon de commande ainsi que les mots « Paid by cheque » (payé par chèque) écrits par le représentant. Les Corbett achètent une photo aérienne de leur propriété à tous les cinq ans mais ils n'avaient jamais vu un aéronef s'approcher aussi bas de leur propriété.

L'adresse de MM. Pizzardi et Doyle figurant au certificat d'immatriculation du Cessna 172 C-GBPR est la même que celle de Skyview Aerial Photo Service figurant au bon de commande. En interrogeant M^{me} Corbett, M. Binder lui a demandé si elle croyait que la photo avait été prise ce jour-là et elle a répondu que c'était très probablement le cas.

Les titulaires de documents ont contre-interrogé M^{me} Corbett intensément au point que j'ai dû intervenir pour qu'ils cessent de harceler le témoin, ce qui ne les a aucunement empêchés de tenter de saper son témoignage.

M. Fred Corbett a suivi son épouse à la barre des témoins. Il était dans sa grange le 5 septembre 1994 lorsqu'il a entendu son épouse crier. Sa fille est arrivée dans la grange presque au même moment et lorsqu'il s'est précipité à l'extérieur, il a vu un aéronef qui s'éloignait de leur propriété à basse altitude. Il a sauté dans son camion et a suivi l'aéronef pendant 20 minutes, le perdant de vue pendant une minute à peine. Il l'a rattrapé près de la ferme Tychynksi où l'aéronef tournait en rond à une hauteur d'environ 2-3 poteaux de téléphone, donc 120 à 150 pieds. Pendant que l'aéronef effectuait des circuits au dessus de la ferme Tychynksi, il a pu relever son immatriculation sur l'aile gauche, C-GBPR. Il a dit que c'était un Cessna 172 – 185, monomoteur à aile-haute, blanc au lettrage bleu. Les ailerons étaient déployés au moment où l'aéronef tournait en rond. L'aéronef se trouvait à moins de 200 pieds (largeur de deux routes) de la propriété Tychynksi. M. Corbett a confirmé que la photo (pièce M-12) était celle de sa propriété, qu'il l'avait payée par chèque et qu'il avait signé le bon de commande.

Au moment du contre-interrogatoire par les titulaires de documents, M. Corbett a dit qu'il y avait une piste de planeur dans le secteur mais qu'il n'avait pas vu l'aéronef y atterrir. L'avion remorqueur de planeur était d'un type différent et il n'était pas dans la région au moment de l'incident. M. Corbett était certain que l'aéronef qui avait survolé sa ferme était le C-GBPR.

Le gendarme Mervin Lane de la division de l'exécution des lois fédérales de la GRC était le dernier témoin à comparaître à l'audience en révision. Il était convoqué par les titulaires de documents. Il a déclaré que les déclarations qu'il avait recueillies auprès des pompiers avaient été provoquées par une plainte. Les déclarations avaient été produites à la main et il les avait dactylographiées lui-même. M. Doyle craignait que le préambule du rapport des déclarations ne contienne les données d'immatriculation de l'aéronef et que les témoins ne les aient obtenues en lisant le rapport plutôt que par leur observation de l'aéronef lui-même. M. Lane a dit qu'il les avait obtenues de Transports Canada.

En contre-interrogeant M. Lane, M. Binder lui a montré un exemplaire d'une lettre de la GRC. M. Binder a déclaré que le contrôle de la circulation aérienne d'Oshawa avait rapporté la situation à la GRC et avait lui-même obtenu les détails de l'immatriculation des témoins qui avaient rapporté l'incident.

Les titulaires de documents ont alors interrogé M^{me} Elliott sous serment à propos de la réglementation du vol à basse altitude, des aérodromes, des bandes de terres agricoles et sur les étapes de l'immatriculation d'un aéronef.

Le ministre ayant complété sa preuve, j'ai invité les titulaires de documents à présenter leur défense à la suite des témoignages exposés par les témoins du ministre. Ils ont refusé de témoigner et de faire des déclarations en faveur de leur défense. Je leur ai rappelé que ma décision devrait se fonder sur les preuves qui m'avaient été présentées.

DÉCLARATIONS DE CULPABILITÉ MULTIPLES

Je dois maintenant m'attarder sur la question de déclarations de culpabilité multiples. Dans sa décision à la suite d'une révision, le conseiller du Tribunal R.J. Rushford, c.r., a fait face à une telle situation dans l'affaire *Stewart Lake Airways Limited et Ministre des Transports*, dossier n° C-0334-10 (TAC). La réglementation qui concerne les déclarations de culpabilité multiples s'énonce comme suit :

Lorsqu'un acte ou une omission constitue une infraction visée par plusieurs lois fédérales, qu'elle soit punissable sur acte d'accusation ou déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une personne qui accomplit l'acte ou fait l'omission devient, à moins que l'intention contraire ne soit manifeste, assujettie aux procédures que prévoit l'une ou l'autre de ces lois, **mais elle n'est pas susceptible d'être punie plus d'une fois pour la même infraction.** (mise en évidence ajoutée)

La règle interdisant les déclarations de culpabilité multiples à l'égard de la même cause ou infraction a été établie par la Cour suprême du Canada dans *Regina c. Kienapple* 15 C.C.C. (2d) 524. La règle fait maintenant partie de la jurisprudence canadienne.

La suspension de trente jours de la licence de M. Doyle constitue une peine sévère. Un titulaire de document en vertu de la *Loi sur l'aéronautique* ne devrait pas avoir moins de protection contre les déclarations de culpabilité multiples pour une seule infraction. Tout comme mon collègue, M. Rushford, je conclus que M. Doyle est puni deux fois pour une seule infraction.

CONCLUSION

Devant les témoignages hautement crédibles, consistants et étoffés des témoins du ministre, je ne doute absolument pas que les infractions alléguées ont eu lieu aux dates et heures indiquées. Le ministre l'a clairement prouvé.

Il est regrettable que les dossiers de MM. Pizzardi et Doyle fassent état d'infractions semblables remontant à 1987 comme l'a signalé l'inspecteur Binder lors de son résumé de l'affaire.

De plus, je leur ai donné amplement l'occasion de se défendre contre les accusations portées contre eux par le ministre. J'ai même pris la peine de leur faire connaître les dispenses dont ils pouvaient bénéficier éventuellement s'il décidaient d'immatriculer commercialement leur aéronef en vue d'exercer des activités de photographie aérienne professionnelles. Tout en y faisant allusion ou en mentionnant diverses circonstances qui auraient pu se produire au moment de leur contre-interrogatoire des témoins, ils n'ont jamais voulu dire ce qu'il était advenu des carnets de l'aéronef, ni si effectivement et à quel endroit l'aéronef aurait pu atterrir durant les manoeuvres à basse altitude, ni qui était le pilote commandant de bord au moment des incidents.

Dans leur résumé de l'affaire, les titulaires de documents se sont plaint du temps qu'il a fallu avant que l'affaire ne soit entendue par le Tribunal. Bien que la cause ait été remise à trois reprises à leur demande, ils ont prétendu qu'il y avait eu injustice dans la façon dont le Tribunal avait rendu certaines, sinon toutes ses décisions, notamment selon la « prépondérance des probabilités ». J'ai tenté d'expliquer le terme mais je ne suis par certain qu'ils aient accepté

l'explication. Les preuves dans la présente affaire sont accablantes à leur égard au point que la prépondérance est aussi près de la totalité qu'elle ne le sera jamais.

DÉCISION

(Dossier n° O-1131-37 (TAC))

Je n'ai d'autre choix que de confirmer les faits reprochés par le ministre à MM. Pizzardi et Doyle et l'amende de 2 250,00 \$. Il doit y avoir un moyen de dissuasion, pour eux et pour tous, et la loi doit être appliquée et maintenue de façon juste et équitable.

(Dossier n° O-1129-05 (TAC))

Je conclus que M. Doyle est puni deux fois pour la même infraction. Par conséquent, les faits reprochés conformément au dossier O-1129-05 (TAC) et PAP6504-P-99442-25684 (MdT) dans l'Avis de suspension du 1^{er} septembre 1995 sont par les présentes annulés, conformément au principe de Kienapple.

Philip D. Jardim
Conseiller
Tribunal de l'aviation civile