

**TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE**

ENTRE :

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

- et -

**Stéphane Leblanc**, intimé(e)

**LÉGISLATION:**

*Loi sur l'aéronautique*, L.R.C. 1985, ch. A-2, art 7.7 et 8.4(1)

*Règlement de l'Air*, C.R.C. 1978, ch. 2, art. 534(2)b)

**Vol à basse altitude, Responsabilité civile du propriétaire de l'aéronef**

---

**Décision à la suite d'un appel**  
**Caroline Desbiens, Faye H. Smith, Pierre Rivest**

---

**Décision : le 2 mai 1997**

*L'appel est rejeté et le jugement de première instance est maintenu ainsi que l'amende de 1 000,00 \$ qui devra être payée au Receveur général du Canada dans les 15 jours suivant la réception de cette décision.*

**L'audience en appel** relativement au dossier en rubrique a été tenue le vendredi 11 avril 1997 à 10 h à la Cour fédérale du Canada, à Montréal (Québec).

**HISTORIQUE**

L'appelant, Stéphane Leblanc, en vertu du paragraphe 8.1(1) de la *Loi sur l'aéronautique*, se pourvoit contre un jugement rendu le 10 décembre 1996 par la conseillère M<sup>e</sup> Suzanne Jobin, suite à la requête en révision du ministre des Transports. L'appelant avait été condamné à une amende de 1 000,00 \$ en vertu de l'article 7.7 de la même loi suite à une contravention à l'alinéa 534(2)b) du *Règlement de l'Air* et, plus particulièrement, au paragraphe 8.4(1) de la *Loi sur l'aéronautique* en tant que propriétaire d'un aéronef.

**LES FAITS**

Le 5 septembre 1995, vers 13 h 30 (heure locale), un aéronef Cessna 172 immatriculé C-GBPR, a été aperçu survolant une propriété (silos et écurie) à moins de 200 pieds d'altitude, à l'intérieur d'un rayon de 500 pieds horizontalement, contrevenant ainsi à l'alinéa 534(2)b) du *Règlement de l'Air*. Cette infraction a été clairement prouvée et non contestée.

Par contre, l'enquête menée par Transports Canada n'a pas permis d'établir qui était le pilote lors de cette infraction. C'est pourquoi Transports Canada a décidé d'appliquer le paragraphe 8.4(1) de la *Loi sur l'aéronautique* et de poursuivre le propriétaire de l'aéronef.

## **MOTIFS D'APPEL**

L'appelant, dans son avis d'appel du 23 décembre 1996, a fait valoir les principaux points suivants :

1. Le Tribunal n'a pas considéré la partie du paragraphe 8.4(1) qui stipule qu'il n'y a pas d'offense si l'aéronef a été utilisé sans le consentement du propriétaire;
2. le ministre des Transports, durant l'audience en révision, n'a pas prouvé que les propriétaires Stéphane Leblanc et Yves Lefèvre avaient donné leur consentement pour l'utilisation de leur aéronef alors que ces derniers n'étaient même pas au courant du vol du 5 septembre 1995;
3. la conseillère du Tribunal, M<sup>e</sup> Suzanne Jobin, en penchant du côté de Transports Canada, en empêchant l'appelant ou son représentant de s'exprimer librement et entièrement ou en voulant les intimider de son autorité, n'a pas fait preuve d'impartialité au cours de l'audience.

## **ARGUMENTATION DE L'APPELANT**

Au cours de l'audience en appel, M. Donald Doyle, le représentant de l'appelant, a surtout fait ressortir les points suivants :

- il a insisté sur le fait que Stéphane Leblanc n'avait jamais autorisé qui que ce soit pour que le vol du 5 septembre ait lieu; ce dernier ne savait d'ailleurs pas qui aurait pu piloter son aéronef, où se trouvait son aéronef cette journée-là et Transports Canada ne le sait pas non plus;
- le fardeau de la preuve revenait donc au ministre de prouver que le ou les propriétaires de l'aéronef avaient donné leur consentement et que sans ce consentement, il n'y a pas d'infraction; le ministre a donc failli dans sa tâche en ne faisant pas cette preuve;
- de plus, il s'agissait de co-propriétaires et Transports Canada, durant son enquête, n'a jamais pu obtenir de déclaration de Yves Lefèvre, le deuxième propriétaire;
- jamais Transports Canada n'a pu obtenir le livre de bord de l'aéronef et, par le fait même, n'a pu déterminer qui le pilotait.

## **ARGUMENTATION DE L'INTIMÉ**

La représentante de l'intimé, M<sup>e</sup> Beverlie Caminsky, a soulevé les arguments suivants :

- il s'agit ici d'un cas de responsabilité stricte;
- dans un tribunal administratif, contrairement à une cour de justice criminelle, une fois que le ministre a prouvé, selon la prépondérance des probabilités, qu'une infraction a eu lieu, le fardeau de la preuve revient au contrevenant de prouver, selon les mêmes probabilités, qu'il n'y a pas eu d'offense, ce qu'aurait dû faire M. Leblanc (ou son représentant) lorsqu'il a invoqué le paragraphe 8.4(1) pour se défendre;
- il aurait donc fallu que l'appelant utilise l'article 8.5 de la *Loi sur l'aéronautique* et prouve qu'il avait pris tous les moyens raisonnables pour s'assurer qu'une tierce personne n'utilise pas son aéronef sans son consentement;
- or, le jour de l'infraction, M. Stéphane Leblanc ne savait pas où était localisé son aéronef; il ne connaissait pas non plus l'autre propriétaire et ne pouvait rien affirmer à son sujet; finalement, il n'a même pas pu obtenir le livre de bord de l'aéronef même s'il se doutait qu'il était en possession de M. Donald Doyle;
- quant au fait de poursuivre un seul des deux propriétaires, c'était la prérogative de Transports Canada de procéder ainsi;
- au cours de l'audience en révision, la conseillère n'a donc pas fait d'erreurs en droit ni de constats déraisonnables ou erronés;
- finalement, même si au cours de l'audience le représentant de l'appelant n'a pas soulevé ce qu'il avait critiqué dans ces motifs d'appel, soit le manque d'impartialité de la part de la conseillère, M<sup>e</sup> Caminsky a fait valoir que M<sup>e</sup> Suzanne Jobin a appliqué, au cours de l'audience en révision, les principes de justice naturelle et d'équité.

## CONCLUSION

D'après la preuve présentée en révision, preuve qui n'a pas été contestée, il ne fait aucun doute que l'alinéa 534(2)b) du *Règlement de l'Air* a été violé mais l'enquête n'a pu établir par qui.

Dans un tel cas, le paragraphe 8.4(1) de la *Loi sur l'aéronautique* peut être invoqué et c'est ce qu'a fait Transports Canada.

L'aéronef C-GBPR appartenait, au moment de l'infraction, à deux propriétaires dont l'un, Yves Lefèvre, n'a pu être rejoint par les enquêteurs. Or, Transports Canada ayant le choix de poursuivre un seul des propriétaires, a pris la bonne décision en accusant uniquement Stéphane Leblanc en tant que tel.

Dans sa présentation, le représentant de l'appelant, M. Donald Doyle, a insisté pour dire que c'était à l'intimé de prouver que M. Leblanc n'avait pas pris toutes les mesures nécessaires pour que son aéronef soit utilisé sans son autorisation. Or, le droit est tout à fait contraire à cette allégation.

Selon l'article 8.5 de la *Loi sur l'aéronautique*, il appartenait à M. Leblanc de prouver, en défense, selon la prépondérance des probabilités, qu'il avait effectivement pris toutes les mesures et les précautions auxquelles on serait en droit de s'attendre d'un propriétaire d'aéronef raisonnable dans de pareilles circonstances. S'en tenir uniquement à dire que l'on a pas donné son consentement et que l'on ne connaît pas le pilote de l'aéronef n'est pas une défense suffisante et ce n'était pas à l'intimé de faire cette preuve. Or, dans la cause qui nous occupe, au moment de

l'infraction, M. Leblanc ne connaissait même pas le co-proprétaire de l'aéronef, ne savait pas où son aéronef était localisé et, par la suite, il n'a même pas pu obtenir le livre de bord et le produire à Transports Canada tel que ce dernier l'avait requis. Tout cela démontre une certaine insouciance et un manque de diligence raisonnable.

Dans les motifs d'appel le représentant de l'appelant a fait allusion à l'aspect sécuritaire de l'aéronef (« safe » et « unsafe » sont les mots utilisés). Or il s'agit ici d'une interprétation d'une mauvaise traduction du français à l'anglais où, dans le texte français, la conseillère disait « que l'aéronef..., était en sécurité en tout temps », ce qui a été traduit par « ...*that the aircraft he owns was safe at all times* » (il aurait fallu dire « *was secure* »; deuxième paragraphe de la section discussion, page 3, de la décision; le soulignage est de nous). La question de la navigabilité de l'aéronef est donc sans objet dans la présente cause.

Quant à la partialité de la conseillère dont l'appelant a fait état dans ses motifs d'appel, les membres du Tribunal rejettent entièrement cette allégation, aucune preuve ayant été apportée à cet effet.

## DÉCISION

**Dans les circonstances, l'appel est rejeté et le jugement de première instance est maintenu ainsi que l'amende de 1 000,00 \$.**

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

Pierre Rivest, conseiller

Y souscrivent :

Faye Smith, présidente  
Caroline Desbiens, conseillère