

TRIBUNAL D'APPEL DES TRANSPORTS DU CANADA

ENTRE :

Thomas Finbar Murtagh, requérant(e)

- et -

Ministre des Transports, intimé(e)

LÉGISLATION:

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

Règlement de l'aviation canadien, DORS/96-433, art. 602.01

**Constitue ou risque de constituer un danger pour la vie ou les biens de toute personne,
Défense de nécessité, Utilisation d'une manière négligente ou imprudente d'un aéronef**

**Décision à la suite d'une révision
Tracy Medve**

Décision : le 16 septembre 2005

TRADUCTION

Je confirme la décision du ministre des Transports formulée à l'Avis d'amende pour contravention. L'amende est réduite de 1 000 \$ à 750 \$. Ce montant est payable au Receveur général du Canada et doit parvenir au Tribunal dans les trente-cinq jours de la signification de la présente décision.

Une audience en révision relative à l'affaire en rubrique a été tenue le vendredi 5 août 2005 à 10 h à la Cour fédérale du Canada à Calgary (Alberta).

INTRODUCTION

Par Avis d'amende pour contravention en date du 18 janvier 2005, le requérant, M. Thomas Finbar Murtagh, s'est vu imposer une amende de 1 000 \$ en vertu de l'article 7.7 de la *Loi sur l'aéronautique* pour les raisons suivantes :

Vous avez, le ou vers le 2 juin 2004, aux environs de Biesecker (Alberta), utilisé un aéronef, à savoir un Cessna 150B, portant l'immatriculation canadienne C-FNSC, d'une manière imprudente ou négligente qui constitue ou risque de constituer un danger pour la vie ou les biens de toute personne, plus particulièrement, vous êtes sorti du circuit existant et vous avez effectué un virage serré à droite sur l'étape de base droit de la piste 16 devant l'aéronef que vous suiviez, commettant ainsi une infraction à l'article 602.01 du Règlement de l'aviation canadien.

Le requérant a demandé une audience en révision et sa demande a été reçue par le Tribunal, le 27 janvier 2005.

LA PREUVE

Le représentant du ministre a appelé quatre témoins. Le premier témoin, M. Roger LeBlanc était, à l'époque du présumé incident, inspecteur de l'aviation civile, pour le compte de l'Application de la loi en aviation de Transports Canada, établi à Calgary (Alberta). M. LeBlanc a témoigné que le requérant, M. Murtagh, avait fait de nombreuses plaintes au sujet de Para Aero Services qui exécutait des circuits illégaux (c.-à-d. du côté gauche) à l'aéroport Biesecker. Lors des entrevues reliées à la plainte de M. Murtagh, on a allégué que M. Murtagh avait mené son aéronef en direction d'un aéronef largueur, le 2 juin 2004. M. LeBlanc a de plus témoigné qu'à la suite d'entrevues avec M. Murtagh, avec M^{me} Leslie Wheeler, un instructeur de vol au Westpoint Air Training College, qui avait été instructeur de vol à l'aéroport Beiseker, le jour en question, et avec M. Jesse Hofer, son étudiant, le ministre a choisi de délivrer un Avis d'amende pour contravention à M. Murtagh, concernant l'incident du 2 juin 2004.

M. LeBlanc a présenté comme pièce une copie certifiée conforme du certificat d'immatriculation d'un Cessna 150B immatriculé C-FNSC, lequel indique que M. Murtagh était le propriétaire inscrit. Il a de plus présenté le carnet de route d'aéronef immatriculé C-FNSC, lequel fait foi d'un vol de M. Murtagh à l'aéroport Biesecker, le 2 juin 2004.

Le témoin suivant présenté par le représentant du ministre était M. Brett Robison, employé comme pilote pour le compte de Skydive Ranch à Beiseker, à l'époque en question. M. Robison a témoigné qu'à la date en question, il avait transporté des parachutistes en utilisant un Cessna 206 (immatriculé « SGW ») du côté est de l'aérodrome Beiseker en effectuant des circuits du côté gauche de la piste 16, en contravention aux procédures publiées dans le Supplément de vol-Canada qui prescrit un circuit de droite sur la piste 16. Transports Canada a inculpé M. Robison pour cette infraction et M. Robison a payé l'amende imposée.

M. Robison a témoigné que vers le milieu de la journée, le 2 juin 2004, il avait transporté des parachutistes sur le côté est de l'aire des sauts et qu'il avait été en communication constante avec l'aéronef immatriculé QTR sur la fréquence Unicom 123,2 qui effectuait des circuits posés-décollés à l'aérodrome Beiseker. Au cours du circuit dont il est question à l'audience aujourd'hui, aux dires de M. Robison, il y avait une entente entre le pilote du QTR et lui, selon laquelle M. Robison était le numéro 1 et le QTR était le numéro 2 dans l'ordre d'atterrissage.

M. Robison a dit qu'à peu près à ce moment-là, il a entendu un appel de l'aéronef NSC et il a compris qu'il s'approchait de Beiseker, du côté ouest. M. Robison a témoigné qu'il avait fait deux appels radio à NSC pour l'aviser de son étape vent arrière de gauche sur la piste 16 et qu'il a signalé son intention d'effectuer un virage à gauche sur la 16, suivi d'un troisième appel radio sur son étape de base. Le NSC n'a accusé réception d'aucun appel. M. Robison a témoigné que lorsqu'il tournait sur l'étape de base de gauche sur la 16, il a remarqué l'aéronef NSC, situé à 11 ou 12 h, qui effectuait un virage serré sur la piste 16 en provenance de l'étape de base de la droite. M. Robison a mentionné qu'à ce moment, le pilote du NSC avait établi une communication radio l'accusant de le couper. M. Robison a senti qu'il était dans une situation délicate et il a pris des mesures d'évitement en ajoutant de la puissance, en dépassant et en faisant un virage à droite vers l'est. Après avoir ralenti, M. Robison a dit qu'il a vu le NSC sortir du circuit vers la droite et se diriger en direction ouest. Il a alors vu l'aéronef QTR qui faisait une approche d'atterrissage. Après deux ou trois tentatives, M. Robison a établi une communication radio avec le NSC et l'a averti que lui, M. Robison, serait numéro 2 pour l'atterrissage derrière M. Hofer. Le NSC a accusé réception de la communication par radio. Après avoir atterri, M. Robison a circulé pour sortir de la piste.

M. Jesse Hofer était le troisième témoin du ministre. Il était l'élève-pilote à bord de l'aéronef QTR, un Cessna 172, le jour en question. M. Hofer et son instructeur, Leslie Wheeler, étaient venus de Calgary pour effectuer des circuits posés-décollés à Beiseker. M. Hofer avait été informé de la présence des parachutistes à l'est de la piste et il avait été averti par M^{me} Wheeler que la courtoisie professionnelle consistait à laisser l'aéronef largueur effectuer ses circuits à gauche sur la piste 16. M. Hofer a témoigné qu'il avait effectué des circuits posés-décollés de droite et que le SGW était sur le circuit et faisait des virages à gauche depuis environ 45 minutes lorsque le NSC a communiqué par radio pour avertir qu'il intégrait le circuit de droite. Les deux pilotes ont convenu que M. Hofer serait le premier sur le circuit de droite, suivi du NSC. Après avoir communiqué avec le NSC, M. Hofer a indiqué qu'il avait ensuite été en communication avec le SGW qui était sur l'étape vent arrière gauche de la piste 16. Les deux pilotes ont convenu que le SGW ferait son virage avant M. Hofer et ils ont aussi convenu que M. Hofer effectuerait une étape vent arrière prolongée pour permettre au SGW d'atterrir devant lui. Ceci plaçait le SGW en première place sur le circuit, le QTR en deuxième et le NSC en troisième. À ce moment-là, le NSC était derrière l'aéronef de M. Hofer. M. Hofer n'a pas fourni de témoignage à savoir s'il a communiqué avec le NSC concernant la modification de la séquence d'atterrissage.

Lorsque M. Hofer effectuait son virage à droite sur l'étape de base, il a aperçu le NSC qui volait parallèlement à lui sur l'étape de base le plus près de la piste 16, mettant ainsi le NSC devant M. Hofer dans la séquence d'atterrissage. À ce moment, M. Hofer a alors choisi de d'effectuer un virage à 360 degrés vers la gauche, étant donné qu'il craignait un conflit entre le NSC et le SGW. Il a indiqué qu'au moment où il complétait son virage, les trois aéronefs étaient en communication et il avait été convenu qu'il serait le premier pour atterrir, que le SGW serait le deuxième et le NSC, troisième.

Le dernier témoin du ministre était M^{me} Wheeler qui a témoigné qu'après avoir effectué un exposé avant vol et les vérifications requises du circuit avec M. Hofer à Beiseker, celui-ci l'a déposée sur la piste pour effectuer des circuits posés-décollés en solo. Elle a indiqué qu'il y avait

un NOTAM en vigueur concernant Beiseker pour avertir qu'il y avait des sauts en parachute ce jour-là et il avait été question de ce NOTAM avec M. Hofer, au cours de l'exposé avant vol.

Elle a confirmé qu'après que M. Hofer ait effectué des circuits pendant environ 40 minutes, elle a remarqué qu'un aéronef venait du sud-ouest alors que M. Hofer était sur son étape vent de travers. Elle a de plus confirmé que cet aéronef (elle a confirmé plus tard qu'il s'agissait du NSC) a intégré le circuit, en gardant une distance appropriée, après que M. Hofer ait amorcé son étape vent arrière. Elle a vu M. Hofer faire une étape vent arrière prolongée (environ ½ à ¾ de mille) et a remarqué que le NSC faisait un virage à droite serré devant M. Hofer, ce qui positionnait les deux aéronefs en parallèle. Le NSC était environ à ¼ de mille de la piste et à une altitude d'environ 1 000 pieds sans déploiement apparent des volets. À ce moment, elle a de plus remarqué que le SGW venait du côté droit de la piste derrière l'aéronef NSC et commençait un virage à gauche en finale. Elle a estimé que le SGW était à seulement environ 100 à 200 pieds derrière le NSC et elle a vu les volets se déployer. Le NSC a alors effectué un virage continu à droite et s'est dirigé vers le nord-ouest de la piste au lieu de continuer en finale. Elle a ensuite vu le SGW se diriger vers l'est; elle a ensuite vu M. Hofer effectuer un virage à 360 degrés et poursuivre sur une longue finale afin de compléter son posé-décollé. Par la suite, le SGW a atterri et est sorti de la piste. Environ quatre à cinq minutes plus tard, elle a vu le NSC atterrir et circuler en direction de l'aire des hangars privés.

M. Murtagh a témoigné en son propre nom. Il a dit qu'il s'approchait de l'aéroport Beiseker, à la date en question, en provenance du sud et qu'il est parvenu à l'étape vent arrière de droite de la piste 16. Il a indiqué que l'aéronef QTR était à environ ¾ de mille avant lui alors qu'il intégrait le circuit. M. Murtagh a confirmé qu'il avait choisi de faire un virage serré à droite sur l'étape de base devant le QTR parce que son niveau de carburant était sérieusement bas. Il a témoigné qu'il était sur le point de dire à M. Hofer qu'il tournait sur l'étape de base de droite lorsqu'il a été interrompu par le SGW qui l'appelait pour lui dire que le SGW allait tourner sur l'étape de base de gauche. M. Murtagh n'a pas dit s'il avait répondu ou non à la communication radio du SGW. M. Murtagh a dit que jusqu'à ce qu'il voit le SGW tourner sur l'étape de base de gauche, il ne savait pas que le SGW était dans la zone et qu'il n'avait entendu aucune communication radio antérieure de la part de M. Robison.

M. Murtagh a alors effectué un virage à droite de 270 degrés vers le nord-ouest au lieu de suivre le procédé normal de remise des gaz parce qu'il craignait de manquer de carburant et d'avoir à atterrir à l'ouest de la piste qui présente des obstacles et un terrain où il serait dangereux d'atterrir. Au moment de son virage, il a connu une perte de puissance. Il a confirmé qu'il était à environ 1 000 pieds lorsqu'il a vu le SGW et il a décidé de prendre une mesure d'évitement alors qu'ils étaient de 200 à 300 pieds l'un de l'autre. Par ailleurs, il a effectivement indiqué que le SGW était devant et en dessous de lui, et non derrière et au-dessus comme l'avait rapporté M^{me} Wheeler. Il a témoigné qu'il n'avait pas aperçu le SGW avant d'amorcer son virage en direction ouest – en contre-interrogatoire, il a dit qu'il avait tourné avant de voir le SGW parce qu'il ne savait pas où se trouvait le SGW – mais il a témoigné qu'il savait qu'il était en conflit avec le SGW.

M. Murtagh a confirmé qu'il n'avait aucunement déclaré aux autres aéronefs sur le circuit que son niveau de carburant était sérieusement bas. La preuve de M. Murtagh a démontré que son

aéronef n'était pas à niveau lorsque le plein avait été effectué, d'où une pénurie de 12 minutes dans la quantité de carburant à bord. Il a témoigné qu'il n'avait pas mentionné son faible niveau de carburant à l'inspecteur LeBlanc lors de l'enquête sur cet incident parce qu'il ne voulait pas être inculpé en raison d'un faible niveau de carburant.

ANALYSE ET CONCLUSIONS

L'Avis délivré par le ministre allègue que les gestes de M. Murtagh, à savoir sortir du circuit existant et faire un virage à droite serré sur l'étape de base de droite de la piste 16 devant le QTR était une infraction à l'article 602.01 du RAC. L'article 602.01 prévoit : « Il est interdit d'utiliser un aéronef d'une manière imprudente ou négligente qui constitue ou risque de constituer un danger pour la vie ou les biens de toute personne. » Il n'y a rien dans le chef d'accusation qui indique la nature précise du danger de sorte qu'il soit raisonnable de présumer que le danger était lié à l'aéronef QTR étant donné qu'il n'y avait aucune mention de l'aéronef SGW. Étant donné qu'aucune preuve n'a été présentée pour attester que M. Murtagh a causé ou a risqué de constituer un danger pour l'aéronef QTR qu'il suivait, on pourrait dire que le ministre n'a pas établi le bien-fondé de sa cause.

La preuve présentée a mis l'accent sur le conflit entre l'aéronef de M. Murtagh et l'aéronef SGW. Même si M. Murtagh n'a pas présenté la question comme un litige à l'audience en révision, s'il l'avait soulevée, la question aurait été de savoir si M. Murtagh a été trompé ou s'il a subi un préjudice dans sa défense en raison d'un chef d'accusation erroné. À la lumière de la préparation manifeste de M. Murtagh pour aborder la question du conflit avec l'aéronef SGW pendant l'audience, il est raisonnable de conclure qu'il n'a pas été trompé ou préjudicié et que le chef d'accusation est par conséquent valide.

Il nous reste maintenant à décider si le ministre a prouvé les éléments de la présumée infraction.

Dans l'ensemble, les témoignages des témoins appelés par le représentant du ministre étaient conséquents et se corroboraient les uns et les autres, avec pour uniques variantes celles auxquelles on peut s'attendre étant donné leurs points d'observation différents et le passage du temps. Les parties pertinentes de leur témoignage qui ont été confirmées ou non contestées par M. Murtagh étaient les suivantes :

- a. M. Murtagh était le pilote du NSC, le 2 juin 2004 à l'aéroport de Beiseker;
- b. M. Murtagh a intégré le circuit droit de la piste 16 derrière l'aéronef QTR;
- c. M. Murtagh et le pilote du QTR ont convenu que M. Murtagh atterrirait après le QTR; et
- d. M. Murtagh a choisi de faire un virage à droite devant M. Hofer ce qui le plaçait devant M. Hofer dans la séquence d'atterrissage.

Ces éléments de l'infraction sont donc prouvés et la prochaine question est celle de savoir si les gestes de M. Murtagh ont été imprudents ou négligents et, si c'est le cas, ces gestes imprudents

ou négligents ont-ils constitué ou risqué de constituer un danger pour la vie ou les biens d'une personne.

Je vais me prononcer de façon plus précise sur la raison pour laquelle M. Murtagh a choisi de faire un virage à droite sur l'étape de base de droite devant le QTR sur le circuit, plus loin dans cette décision. À ce moment-ci, toutefois, nous avons uniquement besoin de regarder ce qu'il a fait et de décider si ses gestes ont été négligents ou imprudents. Afin de rendre cette décision, nous devons prendre en considération la signification de ces deux mots et il y a plusieurs décisions du Tribunal sur lesquelles nous pouvons nous pencher pour nous guider dans l'élaboration d'une définition.

En général, l'imprudence peut être décrite comme la conduite d'une personne qui fait preuve de négligence délibérée ou d'indifférence face aux conséquences des ses propres gestes, dans des circonstances susceptibles d'entraîner un risque ou un danger pour la vie ou les biens. La négligence est une conduite en dessous des normes requises pour protéger autrui contre un préjudice raisonnable. Cette conduite doit être considérée à la lumière de ce qu'un pilote prudent et raisonnable ferait dans les circonstances^[1].

Le *Canadian Law Dictionary*, cité dans *Newburg*^[2] contient les définitions suivantes :

Négligence : La négligence consiste à ne pas faire quelque chose qu'une personne raisonnable ferait, ou à faire quelque chose qu'une personne raisonnable ne ferait pas. Les défendeurs ont pu faire preuve de négligence s'ils ont omis involontairement de faire ce qu'une personne raisonnable aurait fait, ou s'ils ont fait ce qu'une personne qui prend des précautions normales n'aurait pas fait.

Imprudence : Manque de prudence; indifférence face aux conséquences. Dans certains cas, le terme comporte un sens plus fort que négligence : il peut même impliquer une conduite intentionnelle. Dans ce contexte, le sens du terme peut être : indifférent face aux conséquences, inattentif, insouciant; très négligent; négligence en sachant que des conséquences étaient possibles, mais non souhaitables. Imprudence possède le sens de négligence grave, c'est-à-dire faire quelque chose qui implique en fait un risque, que l'auteur en cause en soit conscient ou non.

En m'appuyant sur les points de preuve suivants, je considère que M. Murtagh a été négligent :

a. M. Murtagh a témoigné qu'il ne savait pas que l'aéronef de M. Robison était dans la zone et qu'il n'a pas entendu les appels radio de M. Robison sur la fréquence Unicom. On présume que s'il avait effectivement su que le SGW était présent, il aurait été capable d'éviter d'être en conflit avec le SGW. Cette prétention n'est pas appuyée par la preuve et, pour plusieurs raisons, je ne considère pas que M. Murtagh est crédible sur cette question. Il ressort clairement des témoignages des témoins du ministre que l'un et l'autre étaient en communication radio constante sur la fréquence 123,3 d'Unicom. Le QTR et le SGW ont été en constante communication pendant une période de temps prolongée alors que le QTR effectuait des posés-décollés et que le SGW transportait des parachutistes vers la zone est de l'aéroport. Le NSC et le QTR avaient été

en communication avant et pendant que le NSC n'intègre le circuit. M. Murtagh a pu communiquer par radio au moment du conflit avec le SGW. À la suite de l'incident, les aéronefs étaient tous en communication les uns avec les autres. M. Murtagh savait et avait porté plainte au sujet de l'aéronef largueur qui effectuait des circuits à gauche à Beiseker. Un NOTAM avait été déposé indiquant qu'il y avait des parachutistes dans les environs, ce jour-là. Tout laissait supposer que M. Murtagh savait ou aurait dû savoir qu'un aéronef largueur était dans les environs et qu'il aurait dû être plus diligent pour cerner l'endroit concerné et s'assurer que sa propre position et ses intentions soient communiquées clairement.

b. M. Murtagh n'a pas transmis qu'il était inquiet parce qu'il avait peu de carburant même s'il a témoigné qu'il avait été en communication avec le QTR sur le circuit. Cela me semble une omission très imprudente. Si M. Murtagh avait déclaré la question du carburant sur la fréquence Unicom, tous les aéronefs sur le circuit auraient été prévenus de sa situation difficile et auraient pu ajuster leur circuit pour répondre à ses exigences d'atterrir le plus tôt possible.

Aucune preuve ne donne à penser que M. Murtagh a eu l'intention de créer un conflit avec l'aéronef de M. Robison. Pour ces motifs, je ne considère pas que ses actions équivalaient à de l'imprudence. Toutefois, sa décision de tenter un atterrissage de la manière indiquée se range manifestement dans le domaine de la négligence si nous acceptons que la négligence soit une conduite qui se situe en dessous des normes requises pour protéger les autres de la vraisemblance d'un préjudice.

En concluant que M. Murtagh a été négligent, il faut décider si le ministre a prouvé que les actions de M. Murtagh ont constitué ou risquaient de constituer un danger pour la vie ou les biens d'une personne.

Même s'il y a des variantes dans la preuve quant à l'endroit exact où était M. Murtagh par rapport à M. Robison lorsqu'ils ont pris leurs mesures d'évitement respectives, le point important de concordance dans la preuve est, qu'à un certain moment, les deux aéronefs étaient suffisamment proches l'un de l'autre pour que tous les pilotes se sentent contraints de prendre des mesures d'évitement en raison d'un conflit possible entre le NSC et le SGW. Pour ces motifs, je considère que la preuve appuie l'allégation selon laquelle les actions de M. Murtagh constituaient ou risquaient de constituer un danger tant pour l'aéronef que pour M. Robison.

LA DÉFENSE DU REQUÉRANT

En ayant établi que le ministre a prouvé, selon la prépondérance des probabilités, tous les éléments de l'infraction allégués, le fardeau de la preuve est déplacé sur M. Murtagh qui doit établir sa défense sur la nécessité qui s'imposait à lui de faire un atterrissage plus tôt parce que son niveau de carburant était sérieusement bas. La question en litige est celle de savoir si la défense de nécessité (ou contraintes liées aux circonstances) s'applique à M. Murtagh et si M. Murtagh répond aux critères d'application de cette défense.

La défense de nécessité peut seulement être établie si les trois critères sont réunis : premièrement, il doit y avoir un péril ou un danger imminent, deuxièmement, il n'existe aucune autre solution de rechange juridique raisonnable à l'action que le requérant a entrepris et,

finalement, il doit y avoir une proportionnalité entre le préjudice infligé et le préjudice évité (*R. c. Latimer*)^[3]. Le Tribunal a déjà considéré que cette défense était accessible aux requérants dans *Ministre des Transports c. Rice*,^[4] comme suit :

Le principe de la défense de la nécessité relève de la Common Law, et les titulaires de licence peuvent l'invoquer. Généralement, les circonstances permettant le recours à ce mécanisme de défense requièrent que les contraintes liées aux circonstances dans lesquelles se trouve le pilote soient si extrêmes qu'elles exigent la prise de mesures pour éviter le danger qu'entraînerait l'inaction ou la lenteur à agir. Les facteurs en cause deviendraient de plus en plus menaçants à mesure que le temps passerait, et tarder à agir entraînerait des dangers de plus en plus imminents. Dans de telles circonstances, il serait imprudent que la personne responsable tarde à prendre les mesures permettant d'éviter le danger.

Premièrement, il s'agit d'établir les circonstances qui existent au moment où la décision est prise. Cependant, l'intimé, compte tenu de ces circonstances, ne peut pas être trouvé coupable d'avoir fait preuve de négligence lors de la planification du vol prévu, dans la mesure où les dangers auraient pu être évités grâce à une planification qui serait considérée comme prudente par les milieux de l'aviation bien informés. Deuxièmement, lorsqu'il apparaît que le respect de la loi soit manifestement impossible et que l'infraction soit inévitable, le juge des faits doit déterminer si oui ou non il existait une solution de rechange qui n'aurait pas entraîné une infraction au règlement. Souvent, lorsque surviennent des situations contraignantes, c'est là la situation dans laquelle le commandant de bord se retrouve. Cela pourrait, par exemple, se produire en raison d'une panne de moteur dans le cas d'un aéronef motorisé ou de conditions météo non prévisibles au moment de la planification du vol. Il est essentiel de considérer les risques survenant au cours d'un vol auxquels le commandant de bord aurait pu contribuer.

Par ailleurs, il faut déterminer si les risques pour la sécurité aérienne qu'a entraînés l'infraction étaient moins sérieux que ceux qu'aurait entraînés le respect de la loi. C'est-à-dire que dans le cas d'une infraction à la loi (p. ex. l'atterrissage sur une surface située à l'intérieur d'une agglomération), les conséquences possibles étaient-elles acceptables compte tenu des dangers qui auraient pu menacer des vies humaines si l'on avait tenté d'éviter une infraction (c'est-à-dire de ne pas atterrir et de poursuivre le vol dans l'obscurité) ?

Il est facile de dire que le titulaire de licence qui suscite ou qui court un risque entraînant un danger ne peut se soustraire à la responsabilité d'une infraction commise en échappant à ce danger.

Selon la preuve de M. Murtagh, il avait peu de carburant et pendant son virage serré sur le circuit pour atterrir avant le QTR, il a été confronté à une « perte de puissance ». Cela appuierait le point de vue de M. Murtagh selon lequel « son niveau de carburant était sérieusement bas » et il était en danger imminent d'avoir une panne de moteur et d'avoir à effectuer un atterrissage d'urgence. Toutefois, il a aussi confirmé le témoignage des trois témoins du ministre, à savoir

qu'il a appliqué une mesure d'évitement et il a volé pendant quelques minutes en direction nord-ouest avant d'atterrir effectivement. En conséquence, l'imminence du danger n'est pas appuyée par une preuve non contestée. En me fondant sur cette conclusion, il n'est pas nécessaire d'explorer pour savoir si, dans les circonstances, les autres éléments de la défense étaient présents.

CONCLUSION

En me fondant sur ce qui précède, je confirme la décision du ministre des Transports formulée dans l'Avis d'amende pour contravention.

Il s'agit de la première infraction de M. Murtagh. J'ai été troublé par le fait que, bien que cette pratique soit habituelle, M. Robison effectuait des circuits, en contravention aux procédures contenues dans le Supplément de vol - Canada. Si M. Robison avait été sur le circuit de droite l'incident de la quasi-collision du 2 juin 2004, n'aurait peut-être pas eu lieu. M. Robison a témoigné qu'il a payé une amende de 250 \$ pour cette contravention et, en reconnaissance de ce qui peut être considéré comme une négligence contributive, je réduis l'amende de M. Murtagh à 750 \$.

Le 16 septembre 2005

Tracy Medve
Conseillère
Tribunal d'appel des transports du Canada

^[1] *Decicco c. Ministre des Transports*, décision à la suite d'un appel, [1998], C-1316-02.

^[2] *Newburg c. Ministre des Transports*, décision à la suite d'une révision, [1993], O-0415-02.

^[3] *R. c. Latimer* [2001] 1 R.C.S.

^[4] *Ministre des Transports c. Rice*, décision à la suite d'une révision, [1993], O-0382-33.