

TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE

ENTRE :

Lionel Gartner, requérant(e)

- et -

Ministre des Transports, intimé(e)

LÉGISLATION:

Loi sur l'aéronautique, L.R.C. 1985, ch. A-2, art. 6.9, 8.4(3)

Règlement de l'Air, C.R.C 1978, ch. 2, art. 700

Suspension du DAC, Service aérien commercial, Certificat valable

Décision à la suite d'une révision
Ken Clarke

Décision : le 13 novembre 1996

TRADUCTION

Je conclus que M. L. Gartner a contrevenu à l'article 700 du Règlement de l'Air et je confirme par conséquent la suspension imposée par le ministre. Je réduis la durée de la suspension de 60 jours à 6 jours. Ladite suspension prendra effet le quinzième jour suivant la date de la signification de la présente décision.

Une audience en révision relative à l'affaire en rubrique a été tenue le vendredi 25 octobre 1996, à 10 h, à Canada Place, dans la ville d'Edmonton (Alberta).

HISTORIQUE

Une enquête de Transports Canada au sujet d'une possibilité de vol en surcharge a révélé l'utilisation d'un aéronef immatriculé comme privé à des fins commerciales. M. Gartner avait été embauché pour superviser l'installation, à une installation de forage pétrolier éloignée, d'une pièce requise de toute urgence. M. Gartner a transporté la pièce d'Edmonton à la piste d'atterrissage de la plate-forme dans son aéronef privé. Transports Canada a, par la suite, délivré un avis de suspension à l'égard de la licence de pilote privé de M. Gartner. Le Tribunal de

l'aviation civile a accordé un sursis à la suspension jusqu'à ce que la décision à la suite d'une révision ait été rendue.

L'avis de suspension est en partie rédigé comme suit :

En vertu de l'article 6.9 de la *Loi sur l'aéronautique*, le ministre des Transports a décidé de suspendre votre document d'aviation canadien mentionné ci-dessus parce que vous avez contrevenu aux dispositions suivantes :

Le 6 février 1996, ou aux environs de cette date, à Edmonton (Alberta), ou près de cet endroit, en violation de l'article 700 du *Règlement de l'Air* vous avez exploité un service aérien commercial au Canada sans être titulaire d'un certificat valable et restant en vigueur, délivré par le ministre à cette fin, et, par conséquent, vous avez commis une infraction prévue au paragraphe 7.3(3) de la *Loi sur l'aéronautique*, [...]

Cette suspension prend effet le 27 mai 1996, et se termine le 25 juillet 1996.

LA LOI

L'article 700 du *Règlement de l'Air* stipule :

700. Nul n'exploitera au Canada un service aérien commercial à moins d'être titulaire d'un certificat valable et restant en vigueur, délivré par le ministre et attestant qu'il possède le matériel nécessaire et qu'il est en mesure d'assurer, en qualité de transporteur aérien, un service offrant toute garantie de sécurité.

Le paragraphe 101(1) du *Règlement de l'Air* donne l'interprétation suivante :

« service aérien commercial » désigne toute utilisation d'aéronefs contre paiement d'un prix de louage ou d'une autre rémunération.

Le paragraphe 3(1) de la *Loi sur l'aéronautique* donne l'interprétation suivante :

« rémunération » Toute rétribution — paiement, contrepartie, gratification, avantage — demandée ou perçue, directement ou indirectement, pour l'utilisation d'un aéronef.

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

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 et encourir 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.

Le paragraphe 8.4(3) de la *Loi sur l'aéronautique* dispose :

(3) 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 commandant de bord de celui-ci peut être poursuivi et encourir la peine prévue, à moins que l'infraction n'ait été commise sans le consentement du commandant.

L'article 28 de la *Loi sur l'aéronautique* dispose :

28. Dans toute action ou procédure engagée en vertu de la présente loi, les inscriptions portées aux registres dont celle-ci exige la tenue font foi, sauf preuve contraire, de leur contenu contre l'auteur des inscriptions ou le responsable de la tenue des registres ou, s'il s'agit de produits aéronautiques, d'un aérodrome ou autre installation aéronautique, contre leur propriétaire, utilisateur ou exploitant.

L'article 7 de l'Ordonnance sur la navigation aérienne, série IV, n° 2 est ainsi rédigé :

7. Il est interdit à quiconque d'agir en qualité de membre d'équipage de conduite d'un aéronef utilisé dans le cadre d'un service aérien commercial ou, sauf disposition contraire de l'*Ordonnance sur l'exemption d'aéronefs privés*, d'accepter une rémunération en échange des services fournis en qualité de membre d'équipage de conduite, à moins d'être titulaire d'une licence de pilote professionnel, de pilote de ligne, de navigateur ou de mécanicien navigant.

L'alinéa 4a) de l'Ordonnance sur la navigation aérienne, série VII, n° 1 stipule :

4. Le propriétaire d'un aéronef privé est soustrait à l'application des dispositions de l'article 700 du *Règlement de l'Air* lorsqu'il utilise cet aéronef pour les affaires de son employeur et qu'il est remboursé pour cette utilisation d'après la distance parcourue, si a) le propriétaire a reçu l'approbation préalable du Comité des transports aériens permettant l'acceptation d'une rétribution;

QUESTIONS PRÉLIMINAIRES

L'allégation a été examinée et l'ordre des délibérations établi. Il a été convenu qu'il n'y a pas eu de conférence préparatoire, d'entente ou d'autres questions devant être portées à mon attention. Tous les témoignages ont été donnés sous serment et les témoins ont été exclus de la salle d'audience jusqu'à ce qu'ils soient appelés à témoigner.

LA PREUVE

Agissant pour le compte du ministre, M. Ribout a présenté l'affaire. Il a ensuite appelé comme témoin, l'inspecteur Pollock. L'inspecteur Pollock a décrit de quelle façon il avait été mêlé à l'affaire. Dans le cadre d'une enquête, il avait établi que l'aéronef appartenant à Mastco Derrick Services Ltd. avait quitté Edmonton le 6 février 1996, ou aux environs de cette date, en

emportant un convertisseur de couple. Il se dirigeait vers une installation de forage en Colombie-Britannique.

De la documentation de quatre pages relative à l'immatriculation de l'aéronef et à l'enregistrement de la société a été déposée en preuve comme pièce M-1. Mastco est le propriétaire enregistré de l'aéronef mentionné dans l'allégation. On a ensuite déposé trois pages faisant état de la facturation d'un montant de 3 103,00 \$ pour « voyage à Fort Nelson et livraison de pièces » et de son paiement par Waterous Diesel Equipment. Les trois pages déposées en preuve comme pièce M-2 portent la date du 9 février 1996.

La pièce M-3 du ministre est constituée de copies de cinq pages extraites du carnet de route de l'aéronef. On y retrouve des précisions relatives au vol et au chargement le jour de la présumée violation. Selon le carnet, l'aéronef n'a transporté aucun passager. La pièce M-5 est constituée de trois pages d'extraits de la *Loi sur l'aéronautique*.

M. Pollock a expliqué qu'il avait eu deux entrevues avec M. Gartner et que ce dernier avait fait preuve de collaboration en tout temps. M. Gartner ne pensait pas qu'il avait commis une infraction et, à un moment donné, il a demandé un délai supplémentaire pour retrouver la facture.

En contre-interrogatoire, il a été confirmé que M. Gartner avait un dossier « vierge ». On a également confirmé qu'une sanction pénale aurait pu être demandée. La démarche qui a été suivie pour décider de la sanction a été décrite. On a révélé que la facture avait été envoyée à Waterous après avoir été expédiée à Beaver Drilling par erreur.

M. Johnson a entamé sa défense en déposant deux pièces. La première, la pièce D-1, était constituée d'un extrait de *Corporate Law in Canada* décrivant la personne morale, ainsi que d'une décision judiciaire. La pièce D-2 comprend des extraits de l'article 101 du *Règlement de l'Air*.

M. Johnson a présenté une motion pour annulation en alléguant l'insuffisance de la preuve. Il a soutenu que c'est la société Mastco qui, à titre d'exploitante de l'aéronef, aurait dû être poursuivie et non M. Gartner. La société Mastco en était également la propriétaire. Je conclus qu'il existe une preuve suffisante pour justifier une poursuite contre M. Gartner et je signale que le ministre peut tenter une poursuite contre le propriétaire, l'exploitant ou le commandant de bord. C'est d'ailleurs le principe applicable en l'occurrence. Je signale également que M. Gartner est président de Mastco et que la peine est plus grave lorsqu'il s'agit d'une personne morale.

Dans une deuxième motion, M. Johnson a demandé l'annulation de la procédure parce que les articles violés n'avaient pas été précisés et que, par conséquent, M. Gartner n'a pu bénéficier d'une défense convenable. Je conclus qu'il y a eu divulgation appropriée des dispositions qui ont été enfreintes.

M. Schafer a été appelé comme premier témoin. Il a signalé qu'il était employé par Beaver Drilling à titre de directeur de l'exploitation. Pour se rendre à l'installation de forage par la route, il faut compter 15 heures, pourvu que vous ne vous perdiez pas dans la brousse. L'installation de Beaver est située au nord de la Colombie-Britannique. Mastco avait obtenu le contrat

d'installation du convertisseur de couple qui avait occasionné la fermeture de l'installation pendant environ 41 heures. Waterous Diesel qui avait effectué du travail sur la pièce était considéré comme le fournisseur. Le travail mécanique était effectué en exécution de la garantie pour la société Beaver, propriétaire de la pièce. Beaver Drilling avait donné carte blanche à Waterous quant au choix du transporteur, mais elle avait tenu pour acquis qu'on retiendrait les services de Alta Flights. Après avoir éprouvé des difficultés à charger la pièce, Waterous a informé M. Schafer que la pièce était transportée, par camion, de Calgary à Edmonton où elle serait placée sur un aéronef. Jusqu'à ce moment-là, soit aux environs de 7 h le jour en question, il n'y avait aucune autre entente relativement au transporteur.

Avant que ne surgissent les difficultés relatives à la disponibilité d'un aéronef, on avait demandé à M. Gartner de superviser l'installation de la pièce. Il n'avait jamais été question du fait qu'il devrait la transporter.

On craignait que, au moment où l'aéronef approprié serait disponible, il n'y aurait plus suffisamment de lumière du jour à la piste d'atterrissage non éclairée. Après qu'un représentant de Waterous ait signalé que de nombreuses recherches avaient été effectuées en vain, M. Schafer lui a dit de demander à M. Gartner d'emporter la pièce. La demande a été formulée. M. Gartner a mesuré et pesé la pièce. Il l'a ensuite emportée dans son aéronef à destination. Il n'a jamais été question de rémunération.

Lorsqu'on lui a montré une copie de la facture, M. Schafer a expliqué qu'il avait reçu cette facture par le courrier et qu'il avait ensuite parlé à la personne responsable de la tenue de livres de Mastco. Il a signalé à cette dernière que la facture devait être transmise à la société Waterous puisque la responsabilité du voyage incombait à cette dernière. De son côté, la société Beaver se chargerait des honoraires et des dépenses de M. Gartner. Il a ajouté qu'en cas de non-paiement, une réclamation aurait été effectuée en vertu de la garantie. M. Schafer a recommandé à la comptable de Mastco de facturer de façon équitable et il n'a pas discuté de la question avec M. Gartner.

La pièce D-3 est une copie d'une facture envoyée à Beaver Drilling pour les services suivants : « – vol à l'installation de forage Beaver n° 4, supervision de l'installation du convertisseur de couple. – Retour à l'atelier. » La facture d'un montant de 3 103,00 \$ porte la date du 7 février 1996.

En contre-interrogatoire, il a été établi que le site de forage était situé près de Beaton River, en Colombie-Britannique, à mi-chemin environ entre Fort Nelson et Fort Saint John. Le temps de déchargement n'a pas été établi, puisqu'il était variable. On a fait état de la nécessité de la présence de M. Gartner, ainsi que de la durée de l'opération. On a témoigné que le mesurage de la pièce et son approbation ont été effectués à la piste d'atterrissage. C'est à ce moment-là qu'on a décidé qu'on n'avait plus besoin de M. Gartner. M. Schafer a décrit la transaction et le mode de paiement qui avaient fait l'objet d'une entente entre M. Gartner et la société Beaver. Il a ajouté qu'il avait dit à la personne chargée de la tenue des livres (secrétaire) de Mastco d'établir la facture en fonction de la distance parcourue. En réponse à certaines questions, on a affirmé que le montant de la facture était plus élevé que les factures habituelles de M. Gartner. Il a également

ajouté que si la pièce ne s'était pas trouvée sur les lieux, la participation de M. Gartner n'aurait pas été requise.

En réinterrogatoire, M. Schafer a témoigné que Mastco avait, de fait, transigé avec Waterous de 9 h à 17 h 30. Il a ajouté qu'il n'était pas rare qu'un travail prenne plus de temps que prévu ou que les factures de Mastco dépassent les cinq mille dollars.

Le témoin suivant a été M. Schembri, chef de chantier. Il a confirmé le témoignage précédent et il a affirmé qu'il n'était pas possible de loger la pièce dans un aéronef d'Alta Flights. Il a précisé que les autres transporteurs seraient arrivés trop tard en ce qui a trait à la lumière du jour. Au moment où Alta Flights aurait pu fournir un aéronef convenable, il aurait également été trop tard. Beaver a ensuite demandé à M. Gartner de transporter la pièce. À ce moment-là, il n'était pas au courant du fait que les services de Mastco avaient été retenus pour superviser l'installation.

En contre-interrogatoire, M. Schembri a affirmé qu'il faisait nuit aux environs de 17 h 30. M. Gartner lui avait dit que le Twin Otter disponible à 15 h 30 était gros et lent. Aux environs de 10 h 30, on lui a dit que la pièce pouvait être casée dans l'aéronef de M. Gartner. La tâche de M. Schembri consistait à prendre des dispositions nécessaires pour le transport du convertisseur de couple. Il n'était pas au courant du fait que M. Gartner n'était pas qualifié à titre de pilote professionnel.

Le témoin suivant a été M. Gartner. Il s'est décrit comme étant un des actionnaires de Mastco. Il a témoigné qu'il s'était entretenu avec M. Schafer le dimanche, qu'il avait convenu de superviser l'installation de la pièce et qu'il n'y avait eu aucune discussion au sujet de son transport. Le 6 février, M. Schembri lui a téléphoné le matin pour l'informer des difficultés relatives au transporteur et pour discuter de l'appel téléphonique du transporteur. M. Gartner a signalé qu'il devrait partir au plus tard à midi pour pouvoir atterrir avant la tombée du jour. On lui a ensuite demandé s'il pouvait emporter la pièce avec lui. Il n'avait aucune idée du temps nécessaire avant d'atteindre la piste d'atterrissage. C'est à ce moment-là que le mesurage a été effectué et qu'il a été décidé que sa présence n'était pas requise à l'installation de forage.

On a décrit la facture de M. Gartner qui a été envoyée à Beaver. Essentiellement, la facture prend en compte le temps et les dépenses. Aucun montant n'a été ajouté pour le transport du convertisseur de couple. On a témoigné qu'il n'avait pas eu l'intention d'inclure un tel montant, qu'il avait transporté la pièce à titre de service pour un bon client. Le vol entre Edmonton et l'installation de forage a duré environ quatre heures.

Selon M. Gartner, tout l'argent venait de Waterous qui n'était pas propriétaire de la pièce. M. Gartner a ensuite expliqué qu'il n'avait pas vu la facture, que c'est le personnel de son bureau qui s'en était occupé. Jusqu'à ce qu'un représentant de Transports Canada se présente, il ne savait pas que la facture avait été réexpédiée à Waterous. On considère que le montant de cette facture n'est pas très élevé. On a expliqué pourquoi on avait effectué le mesurage à l'installation de forage et non pas au point de chargement.

En réinterrogatoire, M. Gartner a précisé qu'il était le directeur général de Mastco. Il a ensuite expliqué de quelle façon les factures sont établies; la répartition n'était toutefois pas très claire.

Interrogé, M. Gartner a reconnu que le transport de la pièce n'avait pas été effectué à titre gratuit. En dernier lieu, il a été affirmé que la pièce était requise d'urgence et que l'heure de la tombée du jour était cruciale.

Dans ses conclusions finales, M. Johnson a laissé entendre que la maxime selon laquelle la loi ne s'occupe pas de peccadilles est applicable en l'occurrence. Il a précisé qu'il n'y avait pas eu de préoccupation d'ordre sécuritaire et que les services de Mastco avaient été retenus pour superviser et installer le convertisseur de couple. Au cours des premières conversations, il n'a jamais été question du transport de la pièce. Il a été soutenu que les services de M. Gartner avaient déjà été retenus pour installer la pièce et que, par hasard, ce dernier avait un avion qui, par hasard, était en mesure de transporter le convertisseur. L'intention originale avait été d'utiliser un transport commercial et de véritables efforts ont été consentis dans le but de trouver un transporteur. Quoi qu'il en soit, M. Gartner a été embauché pour se rendre au site, et M. Ribout met la charrue devant le boeuf lorsqu'il demande si la présence de M. Gartner aurait été nécessaire si la pièce n'avait pas été là. On a demandé à M. Gartner d'emporter la pièce parce que ce dernier se rendait à l'établissement de forage, et non parce qu'il avait un aéronef.

La suspension de longue durée causera un tort considérable, a soutenu M. Johnson. Il a ajouté que le Tribunal devrait examiner l'objectif de la loi.

Selon M. Johnson, le règlement exige qu'il y ait un lien entre le service fourni et l'avantage reçu. Il a ajouté que Beaver n'avait rien payé, qu'il n'existait aucun contrat entre Waterous et Mastco et qu'aucun montant additionnel n'avait été exigé pour le transport. En terminant, M. Johnson a conclu qu'il est possible que ce soit Mastco et non M. Gartner qui ait violé la disposition.

M. Ribout a commencé son plaidoyer en affirmant que l'article 6.9 de la *Loi sur l'aéronautique* accorde au ministre le droit de suspendre un document. Il a signalé que M. Gartner est l'âme dirigeante de Mastco et qu'il était également le commandant de bord et que, à ce titre, des poursuites pouvaient être intentées contre lui au regard du transport de la pièce. Il a précisé que le fait de demander une rémunération, que ce soit directement ou indirectement, constituait une infraction. Il a ajouté que l'absence de répartition de la facture ne permet pas de savoir si seules les dépenses d'exploitation ont été facturées. M. Ribout a ensuite signalé que l'article 700 du *Règlement de l'Air* ne prévoit aucune exception pour quelque raison que ce soit. La question de la sécurité n'est pas en cause en l'occurrence. Toutefois, si un service aérien commercial a été exploité, la question de la sécurité devient un facteur puisque l'exploitation a eu lieu sans satisfaire aux exigences plus rigoureuses afférentes à ce service.

Le ministre n'est pas d'avis qu'il s'agit d'une infraction mineure puisqu'elle est punissable par voie de déclaration de culpabilité par procédure sommaire.

ANALYSE ET CONCLUSION

Les faits qui ont donné lieu à la présumée violation ne sont pas contestés. J'accepte la position de M. Gartner selon laquelle il ne pensait pas avoir commis une infraction. Il est compréhensible que M. Gartner ait seulement tenté d'aider un bon client confronté à un besoin urgent. Une décision ponctuelle a été prise relativement à la quantité de lumière du jour. Je ne pense pas que

M. Gartner ait eu l'intention de priver qui que ce soit d'une occasion d'affaires pour son propre avantage.

La question de la copropriété et du destinataire de la facture ne change rien à ma décision. Je renvoie plus particulièrement aux dépenses d'exploitation de l'aéronef et je signale qu'elles ont pu avoir des répercussions sur la défense.

Je ne trouve pas qu'il s'agit d'une affaire insignifiante. En réalité, je juge qu'elle est des plus sérieuses. Il y a eu, au pays, une tendance vers la déréglementation; toutefois, certains règlements comme celui qui a fait l'objet de la présumée violation, demeurent en vigueur. Mise à part l'érosion du secteur commercial, il y a un bon nombre de facteurs dont il faut tenir compte, tels que les matières dangereuses, le temps de service, la charge maximale admissible au sol, la question de masse et de centrage et bon nombre d'autres éléments qui présentent des dangers lorsque ces facteurs ne sont pas confiés à un exploitant autorisé. Je suis d'avis qu'un transporteur approprié aurait pu fournir le service requis si on avait cherché davantage. De plus, si la pièce a pu être logée dans l'aéronef de M. Gartner, elle aurait également pu l'être dans d'autres avions semblables.

D'une part, je reconnais les difficultés qu'inflige la durée de la suspension et, d'autre part, je constate que le ministre aurait pu exiger une sanction beaucoup plus sévère. De nouveau, je signale qu'une personne morale risque davantage qu'une personne physique. Le ministre a le droit d'intenter des poursuites contre l'une ou l'autre.

La relation entre le service et l'avantage a été établie. Le service étant le transport du convertisseur de couple et l'avantage, le paiement de la rémunération demandée. La réception du paiement a été établie selon la prépondérance des probabilités en l'absence de preuve contraire. Je ne pense pas que le public serait mieux servi par une longue suspension. Je suis d'avis que la mention au dossier constitue une mesure dissuasive suffisante. Bon nombre d'événements dans cette affaire semblent circonstanciels.

J'estime que le ministre a établi sa preuve. Je suis d'accord avec tous les points soulevés par M. Ribout dans son plaidoyer, sauf que, à mon avis, il y aurait pu y avoir demande d'exemption. Une telle demande n'a pas été présentée. Plus important encore, je conviens que le fait de demander un paiement, que ce soit directement ou indirectement, constitue une violation.

DÉCISION

Pour les motifs susmentionnés, je conclus que M. L. Gartner a contrevenu à l'article 700 du Règlement de l'Air et, par conséquent, je confirme la suspension imposée par le ministre. Je réduis la durée de la suspension à six jours.

OBSERVATIONS

J'attire l'attention sur les dispositions qui prévoient la possibilité de demander le retrait d'informations figurant dans le dossier de Transports Canada. Ceci ne signifie pas qu'il existe une

obligation à cet égard de la part du ministre. Je remercie tous les participants de leur présentation ordonnée et éloquente.

Ken Clarke
Conseiller
Tribunal de l'aviation civile