

TRIBUNAL D'APPEL DES TRANSPORTS DU CANADA

ENTRE :

Richard Jeffrey Leibov, appellant(e)

- et -

Ministre des Transports, intimé(e)

LÉGISLATION:

Règlement de l'aviation canadien, DORS/96-433, l'alinéa 602.96(3)c)

Décision à la suite d'un appel
Richard F. Willems, Suzanne Racine, J. Richard W. Hall

Décision : le 1^{er} septembre 2010

Référence : *Leibov c. Canada (Ministre des Transports)*, 2010 TATCF 22 (appel)

[Traduction française officielle]

Comité d'appel : M^c J. Richard W. Hall, M^c Suzanne Racine, M. Richard F. Willems

Arrêt : L'appel est rejeté et l'amende de 750 \$ infligée par le ministre des Transports est maintenue.

Le montant total de 750 \$ est payable au receveur général du Canada et doit parvenir au Tribunal d'appel des transports du Canada dans les trente-cinq (35) jours suivant la signification de la présente décision.

1. HISTORIQUE

[1] Le 14 octobre 2008, le ministre des Transports a délivré à l'appelant, Richard Jeffrey Leibov, un avis d'amende pour contravention (« avis ») au montant de 750 \$. Le ministre a allégué que le ou vers le 15 avril 2008, à approximativement 14 h 50 UTC, M. Leibov, en tant que commandant de bord d'un hélicoptère Robinson R44 affichant la marque d'immatriculation C-GUZB, n'a pas exécuté tous les virages à droite quand l'aéronef a été utilisé à l'intérieur du circuit d'aérodrome,

contrairement à ce que prévoit le *Supplément de vol – Canada* (« CFS »), contrevenant ainsi à l'alinéa 602.96 (3)c) du *Règlement de l'aviation canadien* (« RAC »).

[2] À la suite de l'audience en révision du 7 avril 2009, le conseiller, François Audette, a conclu que l'appelant, M. Leibov, avait contrevenu à l'alinéa 602.96(3)c) du RAC, et il a confirmé l'amende infligée par le ministre.

[3] Par conséquent, le 30 octobre 2009, M. Leibov a déposé une requête en révision auprès du Tribunal d'appel des transports du Canada (« Tribunal »).

II. MOTIFS D'APPEL

[4] L'appelant, M. Leibov, interjette appel de la décision en révision pour les motifs suivants :

[traduction]

1. Le conseiller a commis une erreur de droit en ne prenant pas en considération, parmi les éléments nécessaires pour établir l'accusation, la question de savoir si l'appelant a utilisé l'aéronef « à l'intérieur du circuit d'aérodrome ».
2. Le conseiller a commis une erreur de droit en ne prenant pas en considération la défense de l'appelant.
3. Le conseiller a commis une erreur de droit en ne prenant pas en considération la procédure à respecter au moment du départ d'un aéroport.
4. Le conseiller a commis une erreur de fait et de droit en ne considérant pas correctement le fait qu'un circuit comprend une trajectoire de vol et une altitude de vol, tel que plaidé par l'appelant lors de l'audience en révision.
5. Le conseiller a commis une erreur de fait et de droit en ne prenant pas correctement en considération la question de savoir si la procédure de départ de l'appelant contrevenait à la procédure de départ de l'Aéroport de Rockcliffe.
6. Le conseiller a commis une erreur de fait et de droit en ne prenant aucunement en considération la preuve produite par l'appelant concernant la question de savoir si sa procédure de départ constituait une procédure de l'aéroport appropriée.
7. Tout autre motif de fait ou de droit qui pourrait être révélé par les transcriptions des procédures.

III. ARGUMENTS

A. Appelant

[5] L'appelant soumet que contrairement à ce que le ministre a allégué, il n'a pas utilisé l'aéronef « à l'intérieur du circuit d'aérodrome ». L'appelant fait valoir que lorsqu'il a décollé de la piste 27 et qu'il a tourné à gauche dans la direction de l'Aéroport international d'Ottawa, il a suivi une procédure de départ appropriée. Le ministre n'a pas défini le terme « circuit d'aérodrome » et il n'a pas prouvé que l'appelant a utilisé l'aéronef à l'intérieur du circuit d'aérodrome.

[6] Selon l'appelant, il n'y a aucune exigence dans les procédures du CFS concernant l'aérodrome de Rockcliffe, qui interdit à un commandant de bord d'exécuter un virage à gauche après le décollage. Le CFS et le RAC ne précisent pas qu'une altitude du circuit obligatoire doit être atteinte avant de virer dans une direction quelconque, et ils n'exigent pas qu'une trajectoire de vol obligatoire soit suivie dans le circuit avant de virer à gauche ou à droite.

[7] L'appelant fait valoir que le *Manuel d'information aéronautique* de Transports Canada (« AIM de TC ») prévoit qu'un circuit est *normalement* effectué à 1 000 pieds d'altitude au-dessus de l'aérodrome (« AAE »). Selon l'appelant, cela signifie clairement qu'un aéronef peut effectuer un circuit à une altitude plus basse. L'appelant soutient qu'il n'est pas anormal pour un hélicoptère d'effectuer un circuit à une altitude inférieure à 1 000 pieds AAE, en raison des caractéristiques propres à ce type d'aéronef.

B. Ministre des Transports

[8] Le ministre fait valoir que le fardeau de la preuve a été établi à l'égard de chaque élément de l'infraction alléguée. L'appelant n'a produit aucune preuve acceptable pour contrer la preuve du ministre.

[9] De plus, le ministre soutient que le conseiller n'a pas tiré de conclusions de fait déraisonnables. Ses conclusions se fondent sur les témoignages de Simon Philip Garrett et de Oonagh Elliott, ainsi que sur la preuve documentaire.

[10] Enfin, le ministre déclare que le conseiller n'a commis aucune erreur de droit en décidant que l'aéronef était à l'intérieur du circuit de l'aérodrome.

IV. DISCUSSION

A. Motif d'appel 1

Le conseiller a commis une erreur de droit en ne prenant pas en considération, parmi les éléments nécessaires pour établir l'accusation, la question de savoir si l'appelant a utilisé l'aéronef « à l'intérieur du circuit d'aérodrome ».

[11] L'appelant fait valoir que le terme « circuit d'aérodrome » n'est pas défini dans le RAC ni dans la *Loi sur l'aéronautique* (« Loi »). De plus, le ministre n'a pas démontré que, le 15 avril 2008, l'appelant avait bel et bien circulé à l'intérieur du circuit de l'aérodrome après avoir décollé de l'aérodrome de Rockcliffe en direction de l'Aéroport international d'Ottawa.

[12] Le ministre soutient par ailleurs que le conseiller en révision s'est penché sur cet élément important de l'infraction aux paragraphes [22], [27] et [28] de sa décision.

[13] L'alinéa 602.96 (3)c) du RAC fait bien référence au terme « circuit » comme le souligne le conseiller en révision, sans toutefois faire l'objet d'une définition dans la *Loi* ou le AIM de TC. Par ailleurs, en l'absence d'une définition légale du terme « circuit », il faut noter que les procédures relatives au circuit d'aérodrome en espace non contrôlé sont bien décrites à la

section 4.5.2 du AIM de TC. Un circuit d'aérodrome standard (à gauche) y est représenté à la figure 4.6, sous la forme d'une trajectoire rectangulaire entourant l'aérodrome et comportant la montée, le vent de travers, le vent arrière, l'étape de base et l'approche finale. Ces procédures visent les aéronefs qui entrent ou sortent du circuit, ceux qui effectuent une série de circuits et ceux qui quittent l'aérodrome.

[14] Le comité d'appel est d'avis que la section 4.5.2 du AIM de TC explique parfaitement la notion de « circuit » et ses procédures aux aérodromes non contrôlés. Le paragraphe 4.5.2c) prévoit qu'un aéronef quittant l'aérodrome devrait monter directement au cap de piste jusqu'à l'altitude de circuit avant d'effectuer un virage dans une direction quelconque pour prendre son cap en route.

[15] Le comité d'appel est également d'avis que, en virant à gauche presque immédiatement après son décollage, alors qu'il était à plus ou moins 400 pieds AAE, l'appelant n'a pas atteint l'altitude de circuit normale de 1 000 pieds AAE et qu'il se trouvait à ce moment-là à l'intérieur du circuit de l'aérodrome.

[16] À la lumière de ce qui précède, ce motif d'appel est rejeté.

B. Motif d'appel 4

Le conseiller a commis une erreur de fait et de droit en ne considérant pas correctement le fait qu'un circuit comprend une trajectoire de vol et une altitude de vol, tel que plaidé par l'appelant lors de l'audience en révision.

[17] Le comité d'appel est d'avis que le conseiller en révision devait obligatoirement considérer aussi bien la trajectoire de l'aéronef que son altitude à l'intérieur de la zone de circuit autour de l'aérodrome pour pouvoir rendre une décision visant à déterminer si l'appelant se trouvait ou non dans le circuit d'aérodrome. Cet argument est superflu. Les deux éléments, trajectoire et altitude, vont de pair, car il est inconcevable de visualiser autrement qu'en trois dimensions la zone de circuit de forme rectangulaire entourant l'aérodrome. La section 4.5.2 du AIM de TC renseigne le pilote tant sur la trajectoire du circuit que sur l'altitude de circuit normale de 1 000 pieds AAE.

[18] Par conséquent, le motif d'appel 4 est rejeté.

C. Motifs d'appel 3 et 5

Motif d'appel 3

Le conseiller a commis une erreur de droit en ne prenant pas en considération la procédure à respecter au moment du départ d'un aéroport.

Motif d'appel 5

Le conseiller a commis une erreur de fait et de droit en ne prenant pas correctement en considération la question de savoir si la procédure de départ de l'appelant contrevenait à la procédure de départ de l'aéroport de Rockcliffe.

[19] L'appelant soumet qu'il a quitté le circuit de l'aérodrome lorsqu'il quitté l'Aéroport de Rockcliffe en direction de l'Aéroport international d'Ottawa. Il soumet donc qu'il pouvait virer à gauche ou dans la direction de son choix, en route vers sa destination.

[20] Cet argument n'est pas acceptable. La procédure de départ de l'aérodrome, figurant au paragraphe 4.5.2c) du AIM de TC, énonce que les pilotes peuvent virer dans la direction de leur choix seulement lorsqu'ils ont atteint l'altitude de circuit habituellement établie à 1 000 pieds AAE. Or, l'appelant a effectué un virage à gauche à une altitude d'au plus 600 pieds au-dessus du niveau de la mer, une altitude bien inférieure à celle préconisée par le AIM de TC.

[21] De plus, le CFS indique que le circuit de départ de la piste 27 de l'aérodrome de Rockcliffe n'est pas un circuit standard puisqu'il s'agit d'un circuit à droite. Non seulement l'appelant a viré à gauche bien avant d'avoir atteint l'altitude normale de circuit, mais il a de plus viré à gauche presque immédiatement après son décollage, sur un circuit à droite alors qu'il se trouvait à l'intérieur du circuit de l'aérodrome.

[22] Les motifs d'appel 3 et 5 sont donc rejetés.

D. Motifs d'appel 2 et 6

Motif d'appel 2

Le conseiller a commis une erreur de droit en ne prenant pas en considération la défense de l'appelant.

Motif d'appel 6

Le conseiller a commis une erreur de fait et de droit en ne prenant aucunement en considération la preuve produite par l'appelant concernant la question de savoir si sa procédure de départ constituait une procédure appropriée.

[23] L'appelant prétend que le conseiller en révision n'a pas considéré ses arguments dans sa décision, puisqu'il ne les a pas réfutés.

(1) Interprétation du paragraphe 4.5.2c) du

Manuel d'information aéronautique de Transports Canada

[24] L'appelant soumet que le paragraphe 4.5.2c) du AIM de TC n'est pas d'application obligatoire puisque le verbe anglais « should » y figure. Le ministre souligne toutefois que dans la version française de ce paragraphe le verbe impératif « doivent » est utilisé. Vu la différence de signification des versions anglaise et française, le ministre invite le comité d'appel à préférer

l'interprétation de la version française qui est plus en harmonie avec l'esprit de la *Loi* et de sa réglementation, conformément à ce qui est discuté dans *R. c. Daoust*, [2004] 1 R.C.S. 217.

[25] Il faut noter que le AIM de TC est une publication qui regroupe de l'information de référence, telles les règles de l'air et les procédures essentielles, de même que certains articles du *RAC*. Le AIM de TC n'a pas force de loi. Toutefois, dans la section des renseignements généraux du AIM, la section 1.1.3 précise que le verbe « devrait » (should) signifie que Transports Canada encourage tous les pilotes à se conformer à la procédure ou à la méthode visée. Le verbe « doit » signifie que la procédure est obligatoire parce qu'elle est prescrite par règlement.

[26] Le comité d'appel estime qu'il n'est pas souhaitable d'interpréter au sens impératif le terme anglais « should » qui figure au paragraphe 4.5.2c) du AIM de TC, comme l'allègue le ministre. À notre avis, la version française de ce paragraphe aurait dû utiliser le verbe « devrait ». Par conséquent, il faut interpréter ce paragraphe comme une procédure non obligatoire mais souhaitable, voire *hautement* recommandée.

[27] Cependant, cet argument particulier n'est pas pertinent, puisque le ministre ne reproche pas à l'appelant de ne pas avoir monté directement au CAP de piste jusqu'à l'altitude de circuit avant d'effectuer son virage à gauche. Il lui reproche plutôt d'avoir contrevenu aux exigences de l'alinéa 602.96 (3)c) du *RAC*, en n'ayant pas exécuté tous les virages à droite alors qu'il circulait à l'intérieur du circuit à droite de l'aérodrome de Rockcliffe. La section 4.5.2 du AIM de TC réitère d'ailleurs les exigences de l'alinéa 602.96(3)c) du *RAC*, en mentionnant que tous les virages effectués dans le circuit doivent être exécuté à gauche, à moins qu'un circuit de droite ne soit spécifié pour cet aérodrome dans le CFS.

[28] Par conséquent, cet argument est rejeté.

(2) *Altitude de circuit*

[29] L'appelant allègue également que la section 4.5.2 du AIM de TC n'oblige pas le pilote à atteindre une altitude de 1 000 pieds AAE lors d'un circuit. Le AIM de TC indique tout au plus qu'un circuit est *normalement* effectué à 1 000 pieds AAE.

[30] Il est exact d'affirmer que les procédures du AIM n'ont pas force de loi, mais qu'elles ont néanmoins été élaborées pour promouvoir la sécurité aérienne. L'utilité du circuit est de favoriser une circulation aérienne sans heurt et de réduire les possibilités de collision en vol. Il est primordial que les pilotes sachent à quoi s'attendre dans cette zone. Le ministre s'attend à ce que les pilotes adoptent l'altitude de circuit de 1 000 pieds AAE et les incite à suivre une procédure aux aérodromes non contrôlés de la manière la plus uniforme et sécuritaire possible. L'altitude de circuit maintenue en général par les pilotes est de 1 000 pieds AAE lorsqu'ils circulent à l'intérieur du circuit, ce qui n'empêche pas le commandant de bord d'exercer sa discrétion si cette procédure comporte un danger.

[31] Il n'y a rien d'évident, ou rien n'a attiré l'attention du comité d'appel, pour justifier que l'appelant aurait pu déroger à cette procédure et ne pas atteindre l'altitude de circuit avant de virer à gauche.

[32] Par conséquent, l'argument est rejeté.

(3) Distance à parcourir à l'intérieur du circuit

[33] L'appelant soumet que le AIM de TC n'oblige pas non plus les pilotes à effectuer une certaine distance à l'intérieur du circuit.

[34] Le comité d'appel est d'avis qu'il n'est pas non plus approprié que le AIM de TC oblige les pilotes à parcourir une certaine distance à l'intérieur de la zone de circuit, puisque la distance dépend de la performance de l'aéronef. Le AIM de TC invite les pilotes à respecter, dans la mesure du possible, les procédures de circuit à moins qu'ils estiment qu'il est plus sécuritaire de faire autrement.

[35] L'argument est donc rejeté.

(4) Procédure de départ

[36] L'appelant allègue qu'il a exécuté une procédure de départ conforme à celle de l'aérodrome de Rockcliffe.

[37] Le comité d'appel est d'avis que l'appelant croit à tort que le fait de quitter l'aérodrome entraîne nécessairement celui de quitter le circuit de cet aérodrome.

[38] Pour quitter un circuit ou un aérodrome, le AIM de TC conseille sans équivoque d'atteindre au préalable l'altitude de circuit. L'appelant n'a pas suivi cette procédure quant à l'altitude. L'appelant n'a pas non plus suivi la procédure de circuit à droite, prévue au CFS, lorsqu'il a quitté la piste 27 de l'aérodrome de Rockcliffe. Les virages à l'intérieur d'un circuit à droite doivent être effectués obligatoirement vers la droite, ce que l'appelant n'a pas fait.

[39] L'argument est donc rejeté.

(5) Type d'aéronef et altitude de circuit

[40] Le conseiller en révision aurait dû, selon l'appelant, tenir compte du fait qu'un hélicoptère est plus facile à manœuvrer qu'un aéronef à voilure fixe.

[41] Le comité d'appel rejette d'emblée cet argument, parce qu'un hélicoptère est défini comme un aéronef dans le RAC et que le AIM de TC ne fait aucune distinction à l'égard des procédures de circuit pour ce type d'aéronef. En d'autres mots, il faut exploiter en tout temps les aéronefs de toutes les marques et de tous les types de manière à s'assurer que la sûreté et l'uniformité sont respectées au plus haut degré.

[42] Le comité d'appel rejette donc cet argument. Par conséquent, le comité d'appel rejette les motifs d'appel 2 et 6.

V. SANCTION

[43] Le comité d'appel est d'avis qu'une amende de 750 \$ est appropriée dans les circonstances puisqu'il s'agit d'une première infraction.

VI. DÉCISION

[44] L'appel est rejeté et l'amende de 750 \$ infligée par le ministre des Transports est maintenue.

Le 1^{er} septembre 2010

Motifs de la décision à la suite de l'appel : M^c Suzanne Racine, conseillère

Y souscrivent : M^c J. Richard W. Hall, président

M. Richard F. Willems, conseiller