

TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE

ENTRE :

Ministre des Transports, requérant(e)

- et -

Donald Frederick Seymour, intimé(e)

LÉGISLATION:

Loi sur l'aéronautique, L.R.C. 1985, ch. A-2, art. 7.7, 8.4(2), 8.7(1) et 28

Règlement de l'Air, C.R.C. 1978, ch. 2, art. 101(1), 808(1), 825(1)a) et c), 826(1) et 827

Défaut d'avoir des documents à bord

Décision à la suite d'une révision
Ken Clarke

Décision : le 24 septembre 1996

TRADUCTION

Je maintiens la peine imposée par le ministre en ce qui concerne les trois chefs d'accusation et je confirme l'amende totale de 150,00 \$. Ce montant, payable à l'ordre du Receveur général du Canada, devra parvenir au Tribunal de l'aviation civile dans les quinze jours suivant la signification de la présente décision.

L'audience en révision relative à l'affaire en rubrique a été tenue le mercredi 4 septembre 1996 à 10 h au palais de justice de Grande Prairie (Alberta).

HISTORIQUE

Le 20 juillet 1995, dans le cours de leurs affaires pour le compte de Transports Canada, les inspecteurs Hessberger et Cole ainsi que le caporal McConnell ont atterri à l'aéroport de Fort Nelson en Colombie-Britannique. Ils ont vu, sur l'aire d'embarquement, l'aéronef C-FGCO autour duquel il y avait du mouvement et ils ont notamment remarqué que l'on s'appêtait peut-être à le surcharger. L'inspecteur Hessberger s'est enquis de l'identité du commandant de bord et a procédé à une inspection. On ne lui a pas remis la documentation lorsqu'il en a fait la demande.

Au retour à Vancouver, le dossier a été expédié à l'échelon régional conformément aux exigences, en l'occurrence à Edmonton. L'inspecteur Goyer a terminé l'enquête qui a résulté en l'imposition d'une amende et la suspension de la licence du pilote.

Les affaires ont été portées devant le Tribunal de l'aviation civile et une audience en révision a eu lieu à Grande Prairie (Alberta) le 4 septembre 1996.

LES FAITS REPROCHÉS

L'avis d'amende pour contravention se lit comme suit :

(Dossier n° W-1254-33 (TAC))

En vertu de l'article 7.7 de la *Loi sur l'aéronautique*, le ministre des Transports a décidé de vous imposer une amende parce que vous avez contrevenu aux dispositions suivantes :

Chef d'accusation 1 : l'alinéa 825(1)a) du *Règlement de l'Air* parce que le 20 juillet 1995, à Fort Nelson (Colombie-Britannique), vous avez, à titre de commandant de bord, piloté l'aéronef C-FGCO sans avoir à bord votre licence de pilote.

Chef d'accusation 2 : l'alinéa 825(1)c) du *Règlement de l'Air* parce que le 20 juillet 1995, à Fort Nelson (Colombie-Britannique), vous avez, à titre de commandant de bord, piloté l'aéronef C-FGCO sans avoir à bord votre certificat de compétence d'opérateur d'appareil radio délivré en vertu de la *Loi sur la radio*.

Chef d'accusation 3 : l'alinéa 825(1)c) du *Règlement de l'Air* parce que le 20 juillet 1995, à Fort Nelson (Colombie-Britannique), vous avez, à titre de commandant de bord, piloté l'aéronef C-FGCO sans avoir à bord la licence relative à l'appareil radio de l'aéronef délivré en vertu de la *Loi sur la radio*.

L'amende totale imposée de 150,00 \$ n'a pas été payée comme prévu le ou avant le 2 avril 1996. Par conséquent, le ministre des Transports a présenté le cas au Tribunal de l'aviation civile.

Le point concernant la suspension a été porté devant le Tribunal de l'aviation civile par le titulaire du document, M. D. Seymour. L'avis de suspension se lit en partie comme suit :

(Dossier TAC N° W-1246-02)

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

1. Le paragraphe 17(2) du *Règlement de l'Air*, série II, n° 2 parce que vous avez utilisé l'aéronef C-FGCO, un Piper PA-23-250, le ou vers le 27 juin 1995, à ou

près de Grande Prairie (Alberta) alors que l'aéronef n'était pas immatriculé au Canada.

2. Le paragraphe 17(2) du Règlement de l'Air, série II, n° 2 parce que vous avez utilisé l'aéronef C-FGCO, un Piper PA-23-250, le ou vers le 19 juillet 1995, à ou près de Fort St. John (Colombie-Britannique) alors que l'aéronef n'était pas immatriculé au Canada.

3. Le paragraphe 17(2) du Règlement de l'Air, série II, n° 2 parce que vous avez utilisé l'aéronef C-FGCO, un Piper PA-23-250, le ou vers le 19 juillet 1995, à ou près de Helmet (Colombie-Britannique) alors que l'aéronef n'était pas immatriculé au Canada.

4. Le paragraphe 17(2) du Règlement de l'Air, série II, n° 2 parce que vous avez utilisé l'aéronef C-FGCO, un Piper PA-23-250, le ou vers le 20 juillet 1995, à ou près de Fort Nelson (Colombie-Britannique) alors que l'aéronef n'était pas immatriculé au Canada.

5. Le paragraphe 5(1) du Règlement de l'Air, série VI, n° 10 parce que vous avez utilisé l'aéronef C-FGCO, un Piper PA-23-250, le ou vers le 20 juillet 1995, à ou près de Fort Nelson (Colombie-Britannique) sans avoir à bord une preuve d'assurance-responsabilité.

La suspension devait durer dix jours en avril 1996. La sanction prévoyait deux jours de suspension pour chaque chef d'accusation.

Une entente intervenue avant l'audience en révision prévoyait la réunion des faits reprochés dans chaque chef d'accusation dans le cadre d'une seule audience. Il a également été convenu que le Piper PA 23-250 immatriculé C-FGCO est un aéronef.

Mes commentaires d'ouverture détaillés ont permis à chacune des parties de bien comprendre le déroulement de l'audience. Une erreur d'orthographe a été corrigée, avec l'accord de tous. On n'a relevé aucune autre préoccupation préliminaire. On a demandé aux témoins de quitter la salle en attendant d'être appelés et de prêter serment. Un observateur est demeuré dans la salle pendant la grande partie de l'audience.

LOI ET DÉFINITIONS

Paragraphe 825(1) du *Règlement de l'Air*:

825.(1) ... il est interdit de piloter un aéronef, autre qu'une aile libre, à moins que ne se trouvent à bord de cet aéronef a) les licences ou permis de tous les membres de l'équipage de conduite;

(...)

c) la licence relative à l'appareil radio de l'aéronef et le certificat de compétence de l'opérateur de l'appareil, délivrés en vertu de la *Loi sur la radio*; et

(...)

Paragraphe 17(2) du Règlement de l'Air, série II, n° 2 :

(2) ... il est interdit d'utiliser un aéronef au Canada à moins qu'il ne soit immatriculé au Canada, ...

Article 5 du Règlement de l'Air, série VI, n° 10, *Règlement sur l'assurance-responsabilité minimale sur les aéronefs privés* :

5.(1) Il est interdit au propriétaire et à l'utilisateur d'un aéronef privé d'utiliser celui-ci à moins que ne soit transportée à bord une preuve démontrant que l'assurance-responsabilité contractée aux termes du présent règlement est en état de validité.

(2) Le propriétaire ou l'utilisateur d'un aéronef privé doit, à la demande du ministre, produire la preuve démontrant que l'assurance-responsabilité contractée aux termes du présent règlement est en état de validité.

Paragraphe 808(1) du *Règlement de l'Air* :

808.(1) Quiconque a) est titulaire d'une licence, d'un certificat ou d'un permis délivré en vertu du présent règlement,

b) est propriétaire, exploitant ou pilote commandant de bord d'un aéronef à l'égard duquel est conservé un certificat, un livre de bord ou autre document, ou c) a en sa possession une licence, un certificat ou un permis délivré en vertu du présent règlement, ou un livre de bord ou autre document relatif à un aéronef ou à un service aérien commercial, devra sur demande,

d) soit soumettre la licence, le certificat, le permis, le livre de bord ou autre document en question, suivant le cas, à l'examen d'un agent de la paix, d'un agent de douane ou d'immigration ou de toute personne autorisée par le ministre; ou

(...)

Paragraphe 8.4(2) de la *Loi sur l'aéronautique* :

(2) 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, l'utilisateur de celui-ci peut être poursuivi et encourir la peine prévue, ...

Paragraphe 32(1) du Règlement de l'Air, série II, n° 2 :

32. (1) ... l'immatriculation d'un aéronef canadien est annulée dès qu'il y a un changement de garde et de responsabilité légales de l'aéronef.

Paragraphe 8.7(1) de la *Loi sur l'aéronautique* :

8.7 (1) ... le ministre peut :

d) retenir un aéronef ...

a) entrer dans un aéronef ... aux fins d'inspection dans le cadre de l'application de la présente partie;

b) entrer en tout lieu aux fins d'enquêtes sur tout aspect intéressant la sécurité aéronautique;

c) saisir dans un lieu visé à l'alinéa a) ou b) tout élément ...

Le *Gage Canadian Dictionary* définit le terme *control* par « pouvoir ou autorité; commande ... » et *custody* par « la garde, la charge, le soin ... ».

Le *Merriam-Webster Dictionary* définit le terme *control* par « pouvoir de diriger ou de régler » et *custody* par « soin ou charge immédiate ».

LA PREUVE

À titre d'agent chargé de présenter le cas au nom du ministre, M. Pollock a présenté en guise de pièce M-1, l'entente signée avant l'audience.

On a mentionné que l'inspecteur L. Goyer se trouvait à l'extérieur du pays et on a présenté sa déclaration assermentée accompagnée de 24 pages en guise de pièce M-2. Le document indiquait que l'aéronef en cause avait été vendu à Swanberg Bros. Trucking Ltd. le 26 juin 1995. Il comprenait également des copies certifiées du carnet de route du C-FGCO où l'on retrouvait la signature de M. Seymour en date des 27 juin 1995 et 19 et 20 juillet 1995. Plusieurs pages de copies de photos ont été prises durant l'inspection. Parmi la correspondance présentée, on retrouve des lettres de l'inspecteur des débuts (M. Hessberger), de l'inspecteur Goyer, de M. Seymour et du ministre des Transports, ou des lettres qui leur sont adressées; on trouve également des exemplaires de la liste de vérification de l'inspection d'origine, le rapport du cas, le relevé d'itinéraire du Service des vols ainsi que la version amendée des faits reprochés.

L'inspecteur Hessberger a ensuite donné son témoignage et le détail de son inspection du 20 juillet 1995. Il a expliqué les raisons qui avaient provoqué l'inspection et la façon dont elle avait été menée. On a établi que le commandant de bord était bien M. Seymour et on a signalé que le propriétaire de l'aéronef était à bord. On a établi la liste des documents qui n'avaient pas été remis sur demande. Une liste de vérifications de documents d'aéronef et d'équipement de sécurité a été présentée en guise de pièce M-3.

On a signalé que l'inspection n'avait pas suscité de conflit.

En guise de pièce M-4, on a présenté trois formulaires vierges de demande de certificat d'immatriculation. Les photos prises par l'inspecteur Hessberger n'ont pas été acceptées comme preuve parce qu'elles n'étaient pas accompagnées des négatifs démontrant leur authenticité. Elles sont toutefois intégrées à la pièce M-2 et portent les mentions E à J.

On a également refusé l'original incomplet du certificat d'immatriculation au nom du vendeur. Pour une raison inexplicée, M. Seymour n'en avait jamais reçu d'exemplaire. L'inspecteur Hessberger a déclaré que la cause de l'inspection concernait une possibilité de surcharge de l'aéronef. Il a aussi déclaré qu'il avait tenté de communiquer avec Edmonton pour tenter de résoudre la question d'immatriculation. On a rappelé au cours du témoignage qu'un certificat d'immatriculation temporaire n'avait pas été établi conformément aux prescriptions. On avait préalablement témoigné que M. Seymour n'avait pas produit sa licence de pilote, sa licence personnelle d'appareil radio, la licence radio de l'aéronef ni de preuve d'assurance.

En contre-interrogatoire, M. Seymour a demandé mais n'a pas obtenu de définition de « legal custody and control » (garde et responsabilité légale).

Le témoin suivant était l'inspecteur Cole. Il a confirmé le témoignage de l'inspecteur Hessberger. On a mentionné que l'inspection avait entièrement été menée d'une manière professionnelle. Encore une fois, on a mentionné que M. Seymour était commandant de bord et que les documents de transferts appropriés n'étaient pas complets. On a expliqué comment le carnet de route avait été remis à la GRC pour qu'on en tire des photocopies.

En contre-interrogatoire, la question de « custody and control » (garde et responsabilité légale) a été soulevée de nouveau. D'autres questions ont été soulevées sur la relation entre les enquêteurs de Transports Canada et le nouveau propriétaire de l'aéronef.

En réinterrogatoire, l'inspecteur Cole a déclaré qu'il avait constaté la présence du propriétaire alors qu'il s'affairait autour de l'aéronef.

Le caporal McConnell était le dernier témoin du ministre. Il a déclaré qu'il aidait le ministre dans d'autres activités et qu'il a constaté que l'inspecteur Hessberger utilisait une liste de vérification pour effectuer son inspection. Selon le témoin, M. Seymour a été reconnu comme le commandant de bord et a présenté le propriétaire. Il a confirmé qu'on avait exigé des documents et a déclaré que l'inspection avait été effectuée d'une manière professionnelle.

M. Seymour a demandé plus de temps pour obtenir des déclarations assermentées de témoins qui travaillaient en régions forestières et d'un autre de Fort Nelson. Étant donné que la nature du travail des témoins empêche souvent que l'on puisse communiquer avec eux, quatorze jours lui ont été accordés. Les témoignages assermentés devaient parvenir au Tribunal de l'aviation civile au plus tard le 19 septembre 1996 et les copies à M. Pollock de Transports Canada à Edmonton avant la même date. M. Clarke a convoqué une conférence téléphonique entre les parties le 20 septembre en vue de déterminer si le ministre avait besoin d'autant de temps pour donner sa réponse. Le bureau du Tribunal a reçu une déclaration faite sous serment par M. Swanberg suivie

d'une réponse de M. Pollock. Le point central de la déclaration de M. Swanberg remettait en question les déclarations des témoins du ministre. Quant à moi, j'estime que ces témoignages sont crédibles. Aucune autre preuve ne pourrait influencer ma décision.

M. Seymour a déclaré qu'il n'avait reçu la communication de documents qu'une dizaine de jours avant l'audience en révision. La pièce M-5 indique que l'information a été reçue le 26 août 1996.

Selon M. Seymour, le nouveau propriétaire avait la garde de l'aéronef. Celui-ci était présent au moment de l'inspection mais on ne lui a pas demandé de produire de documents.

La pièce D-1 constitue une décision de la Cour d'appel de l'Alberta. La décision accordait une absolution inconditionnelle. La pièce D-2 est un exemplaire d'une lettre du ministre des Transports répondant aux lettres de M. Seymour des 20 et 30 novembre 1995. La pièce D-3 constitue le dossier du présumé contrevenant dans lequel on peut retracer le détail d'une condamnation antérieure, ce qui aurait pu lui être préjudiciable dans le cas présent.

Aux dires de M. Seymour, l'aéronef était immatriculé au Canada étant donné que l'immatriculation est toujours en vigueur. Il a également ajouté que les inspecteurs n'avaient pas l'autorisation de saisir le carnet de route. De plus, le vendeur avait avisé le ministre de la vente. Il a été mentionné qu'on n'avait peut-être pas laissé suffisamment de temps pour effectuer l'immatriculation. Il a, une fois de plus, émis l'hypothèse que ses droits avaient été violés.

ANALYSE

Étant donné que les procédures du Tribunal n'étaient pas familières aux parties en présence, j'ai indiqué dans mes observations préliminaires que la plus grande latitude serait permise tout en respectant les limites raisonnables. On a référé à une quantité importante de documentation ce qui, à certains moments, a exigé une certaine latitude de mouvement visant à assurer l'équité de l'audience.

J'estime que les enquêteurs ont agi dans les limites de leurs pouvoirs, notamment en ce qui a trait à l'appropriation de copies du carnet de route. Étant donné que ce Tribunal estime que les droits de M. Seymour n'ont pas été violés, je ne traiterai pas plus avant de cette question.

L'inspecteur Goyer a soumis sa preuve par déclaration assermentée et les autres témoins du ministre ont clairement démontré leur cas, surtout en ce qui concerne la vente de l'aéronef effectuée le 26 juin 1995. La demande d'immatriculation remplie après l'inspection est relativement éloquente; la demande porte la date du 21 juillet 1995 et l'inspecteur Hessberger signale qu'elle n'est pas complète. En vertu du *Règlement de l'Air*, l'immatriculation expire lorsqu'il y a une modification de la garde et de la responsabilité légale et on ne peut douter que de tels changements se sont produits ici. Le *Règlement de l'Air* prévoit toutefois un certificat d'immatriculation intérimaire. Si l'on avait obéi à ces prescriptions, on n'aurait pu invoquer le manque de temps comme argument. Il n'y a qu'à Fort Nelson où l'on pouvait s'interroger sur le titulaire de la garde et de la responsabilité légale alors que le nouveau propriétaire était à bord. J'admets que cette personne ait pu influencer de quelque manière le commandant de bord au moment de l'incident, idée que j'estime plutôt contrariante et que je préfère croire fausse.

Il n'y a pas eu de défense quant à la preuve d'assurance, la licence de pilote ou de radio. Le ministre a prouvé ses arguments à cet égard.

Je ne vois aucune preuve démontrant que les représentants du ministre n'ont pas agi correctement et n'ont pas respecté les limites de leur mandat. Je suis même impressionné que l'inspecteur Hessberger ait tenté de résoudre la question de l'immatriculation par téléphone.

Je tiens à signaler que le ministre a le pouvoir de déterminer les personnes à poursuivre le cas échéant. Les sanctions que le ministre souhaite imposer ici sont loin des peines maximales et je n'ai trouvé aucune allusion à des faits reprochés précédemment ni à des condamnations antérieures. La poursuite aurait pu être beaucoup plus agressive.

Les inscriptions au carnet de route démontrent bien que certains vols ont été effectués par M. Seymour alors que l'aéronef n'était pas immatriculé.

DÉCISION

(W-1254-33)

Je maintiens les peines imposées par le ministre à l'égard des trois chefs d'accusation et confirme l'amende de 150,00 \$.

(W-1246-02)

Je rejette le chef d'accusation 4 et je maintiens les peines imposées par le ministre à l'égard des trois autres chefs d'accusation. Par conséquent la suspension de dix jours est réduite à huit jours.

Ken Clarke
Conseiller
Tribunal de l'aviation civile