

TRIBUNAL D'APPEL DES TRANSPORTS DU CANADA

ENTRE :

Brant Paul Billings, 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, SOR/96-433, art. 605.84(1)c)(i)

Décision à la suite d'une révision
Allister W. Ogilvie

Décision : le 16 janvier 2006

Brant Paul Billings n'a pas contrevenu au sous-alinéa 605.84(1)c)(i) du Règlement de l'aviation canadien. La sanction est annulée.

Une audience en révision relative aux affaires en rubrique a été tenue du 12 au 15 septembre 2005, au George Dawson Inn de Dawson Creek (Colombie-Britannique).

HISTORIQUE

Les questions en litige de ces dossiers ont été portées à l'attention du ministre par l'entremise d'indications ou de plaintes d'un ancien employé de Billings Family Enterprises Ltd. (BFEL). Transports Canada a mené une enquête sur la compagnie et son dirigeant, Brant Paul Billings. L'inspecteur de Transports Canada s'est intéressé à ce qui lui semblait être des questions de sécurité dans l'exploitation de deux hélicoptères Robinson. Son enquête l'a de plus mis sur la piste d'autres compagnies associées d'une façon ou d'une autre à BFEL. L'enquête a abouti à des allégations du ministre portant sur des infractions à la *Loi sur l'aéronautique* et au *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) qui se seraient produites. Ces allégations forment la substance de trois dossiers distincts : un avis d'amende pour contravention délivré à BFEL, un avis d'amende pour contravention délivré à Brant Paul Billings et un avis de suspension de la licence de pilote professionnel - hélicoptère de M. Billings. Les allégations sont reproduites au complet ci-dessous mais peuvent se résumer comme suit, ce qui en facilitera la consultation :

Dossier n° P-3115-02 (TATC) – À des dates et à des lieux différents, Brant Paul Billings a exploité un service de transport aérien (ATS) sans être titulaire et sans respecter les dispositions d'un certificat d'exploitation aérienne (CEA) qui autorise ce service, contrevenant ainsi au paragraphe 700.02(1) du RAC – d'où les quatre chefs d'accusation. Dès le début de l'audience, le ministre des Transports a retiré le quatrième chef d'accusation.

Dossier n° P-3113-33 (TATC) – Le 15 juin 2004, à Charlie Lake (Colombie-Britannique) ou dans les environs, Brant Paul Billings a effectué un décollage à bord d'un aéronef qui était sous sa garde et sa responsabilité légales, alors que celui-ci n'était pas conforme aux prescriptions d'une consigne de navigabilité (CN), contrevenant ainsi au sous-alinéa 605.84(1)c)(i) du RAC – un chef d'accusation.

Dossier n° P-3114-41 (TATC) – À des dates et à des lieux différents, BFEL a permis que des décollages aient lieu à bord d'un aéronef qui était sous sa garde et sa responsabilité légales, alors que celui-ci n'était pas conforme aux prescriptions d'une CN, contrevenant ainsi au sous-alinéa 605.84(1)c)(i) du RAC – 10 chefs d'accusation.

À des dates et à des lieux différents, BFEL a effectué des décollages à bord d'un aéronef qui était sous sa garde et sa responsabilité légales, alors que celui-ci n'avait pas subi de maintenance selon un calendrier de maintenance conforme aux normes de maintenance puisque l'inspection de l'extincteur d'incendie et des radiobalises de repérage d'urgence était en retard, de même que la compensation du compas, d'où la contravention à l'alinéa 605.86(1)a) du RAC – 16 chefs d'accusation.

À des dates et à des lieux différents, BFEL a exploité des hélicoptères d'un ATS sans être titulaire d'un CEA, contrevenant ainsi au paragraphe 700.02(1) du RAC – six chefs d'accusation.

Le 13 janvier 2005, le ministre des Transports a délivré trois avis d'amende pour contravention à Billings Family Enterprises Ltd./Brant Paul Billings qui s'énoncent comme suit :

Dossier n° P-3113-33 (TATC)

[traduction]

1. Le ou vers le 15 juin 2004, vers 8 h (heure locale), à Charlie Lake ou dans les environs, dans la province de la Colombie-Britannique, vous avez effectué un décollage à bord d'un aéronef portant l'immatriculation canadienne C-FNNE, lequel était sous votre garde et votre responsabilité légales, alors que l'aéronef n'était pas conforme aux exigences d'une consigne de navigabilité délivrée par l'autorité compétente de l'État étranger qui était, au moment où l'avis a été délivré, responsable du certificat de type de l'aéronef. À savoir : l'aéronef n'était pas conforme à la consigne de navigabilité 2003-04-04, contrevenant ainsi au sous-alinéa 605.84(1)c)(i) du *Règlement de l'aviation canadien*. Amende imposée : 1 000 \$

Amende totale imposée : 1 000 \$

[traduction]

1. Le ou vers le 5 avril 2004, vers 8 h 30 (heure locale), à Charlie Lake ou dans les environs, dans la province de la Colombie-Britannique, Billings Family Enterprises Ltd. a autorisé le décollage d'un aéronef portant l'immatriculation canadienne C-FNNE, lequel était sous votre garde et votre responsabilité légales, alors que l'aéronef n'était pas conforme aux exigences d'une consigne de navigabilité délivrée par une autorité compétente de l'État étranger qui était, au moment où l'avis a été délivré, responsable du certificat de type de l'aéronef. À savoir : l'aéronef n'était pas conforme à la consigne de navigabilité 2003-04-04, contrevenant ainsi au sous-alinéa 605.84(1)c)(i) du **Règlement de l'aviation canadien**. Amende imposée : _5 000 \$

2. Le ou vers le 22 avril 2004, vers 8 h 10 (heure locale), à Charlie Lake ou dans les environs, dans la province de la Colombie-Britannique, Billings Family Enterprises Ltd. a autorisé le décollage d'un aéronef portant l'immatriculation canadienne C-FNNE, lequel était sous votre garde et votre responsabilité légales, alors que l'aéronef n'était pas conforme aux exigences d'une consigne de navigabilité délivrée par une autorité compétente de l'État étranger qui était, au moment où l'avis a été délivré, responsable du certificat de type de l'aéronef. À savoir : l'aéronef n'était pas conforme à la consigne de navigabilité 2003-04-04, contrevenant ainsi au sous-alinéa 605.84(1)c)(i) du **Règlement de l'aviation canadien**. Amende imposée : 5 000 \$

3. Le ou vers le 25 avril 2004, vers 8 h (heure locale), à Paddle Prairie ou dans les environs, dans la province de l'Alberta, Billings Family Enterprises Ltd. a autorisé le décollage d'un aéronef portant l'immatriculation canadienne C-FNNE, lequel était sous votre garde et votre responsabilité légales, alors que l'aéronef n'était pas conforme aux exigences d'une consigne de navigabilité délivrée par une autorité compétente de l'État étranger qui était, au moment où l'avis a été délivré, responsable du certificat de type de l'aéronef. À savoir : l'aéronef n'était pas conforme à la consigne de navigabilité 2003-04-04, contrevenant ainsi au sous-alinéa 605.84(1)c)(i) du **Règlement de l'aviation canadien**. Amende imposée : 5 000 \$.

4. Le ou vers le 30 avril 2004, vers 18 h (heure locale), à Charlie Lake ou dans les environs, dans la province de la Colombie-Britannique, Billings Family Enterprises Ltd. a autorisé le décollage d'un aéronef portant l'immatriculation canadienne C-FNNE, lequel était sous votre garde et votre responsabilité légales, alors que l'aéronef n'était pas conforme aux exigences d'une consigne de navigabilité délivrée par une autorité compétente de l'État étranger qui était, au moment où l'avis a été délivré, responsable du certificat de type de l'aéronef. À savoir : l'aéronef n'était pas conforme à la consigne de navigabilité 2003-04-04,

contrevenant ainsi au sous-alinéa 605.84(1)c)(i) du **Règlement de l'aviation canadien**. Amende imposée : 5 000 \$.

5. Le ou vers le 13 juillet 2004, vers 11 h (heure locale), à Charlie Lake ou dans les environs, dans la province de la Colombie-Britannique, Billings Family Enterprises Ltd. a autorisé le décollage d'un aéronef portant l'immatriculation canadienne C-FNNE, lequel était sous votre garde et votre responsabilité légales, alors que l'aéronef n'était pas conforme aux exigences d'une consigne de navigabilité délivrée par une autorité compétente de l'État étranger qui était, au moment où l'avis a été délivré, responsable du certificat de type de l'aéronef. À savoir : l'aéronef n'était pas conforme à la consigne de navigabilité 2003-04-04, contrevenant ainsi au sous-alinéa 605.84(1)c)(i) du **Règlement de l'aviation canadien**. Amende imposée : 5 000 \$.

6. Le ou vers le 9 juillet 2004, vers 16 h 30 (heure locale), à Charlie Lake ou dans les environs, dans la province de la Colombie-Britannique, Billings Family Enterprises Ltd. a autorisé le décollage d'un aéronef portant l'immatriculation canadienne C-FNNE, lequel était sous votre garde et votre responsabilité légales, alors que l'aéronef n'était pas conforme aux exigences d'une consigne de navigabilité délivrée par une autorité compétente de l'État étranger qui était, au moment où l'avis a été délivré, responsable du certificat de type de l'aéronef. À savoir : l'aéronef n'était pas conforme à la consigne de navigabilité 2003-04-04, contrevenant ainsi au sous-alinéa 605.84(1)c)(i) du **Règlement de l'aviation canadien**. Amende imposée : 5 000 \$.

7. Le ou vers le 12 juillet 2004, vers 11 h (heure locale), à Charlie Lake ou dans les environs, dans la province de la Colombie-Britannique, Billings Family Enterprises Ltd. a autorisé le décollage d'un aéronef portant l'immatriculation canadienne C-FNNE, lequel était sous votre garde et votre responsabilité légales, alors que l'aéronef n'était pas conforme aux exigences d'une consigne de navigabilité délivrée par une autorité compétente de l'État étranger qui était, au moment où l'avis a été délivré, responsable du certificat de type de l'aéronef. À savoir : l'aéronef n'était pas conforme à la consigne de navigabilité 2003-04-04, contrevenant ainsi au sous-alinéa 605.84(1)c)(i) du **Règlement de l'aviation canadien**. Amende imposée : 5 000 \$.

8. Le ou vers le 23 juillet 2004, vers 7 h (heure locale), à Charlie Lake ou dans les environs, dans la province de la Colombie-Britannique, Billings Family Enterprises Ltd. a autorisé le décollage d'un aéronef portant l'immatriculation canadienne C-FNNE, lequel était sous votre garde et votre responsabilité légales, alors que l'aéronef n'était pas conforme aux exigences d'une consigne de navigabilité délivrée par une autorité compétente de l'État étranger qui était, au moment où l'avis a été délivré, responsable du certificat de type de l'aéronef. À savoir : l'aéronef n'était pas conforme à la consigne de navigabilité 2003-04-04, contrevenant ainsi au sous-alinéa 605.84(1)c)(i) du **Règlement de l'aviation canadien**. Amende imposée : 5 000 \$.

9. Le ou vers le 29 juillet 2004, vers 7 h (heure locale), à Jedney ou dans les environs, dans la province de la Colombie-Britannique, Billings Family Enterprises Ltd. a autorisé le décollage d'un aéronef portant l'immatriculation canadienne C-FNNE, lequel était sous votre garde et votre responsabilité légales, alors que l'aéronef n'était pas conforme aux exigences d'une consigne de navigabilité délivrée par une autorité compétente de l'État étranger qui était, au moment où l'avis a été délivré, responsable du certificat de type de l'aéronef. À savoir : l'aéronef n'était pas conforme à la consigne de navigabilité 2003-04-04, contrevenant ainsi au sous-alinéa 605.84(1)c)(i) du **Règlement de l'aviation canadien**. Amende imposée : 5 000 \$.

10. Le ou vers le 2 août 2004, vers 7 h (heure locale), à Charlie Lake ou dans les environs, dans la province de la Colombie-Britannique, Billings Family Enterprises Ltd. a autorisé le décollage d'un aéronef portant l'immatriculation canadienne C-FNNE, lequel était sous votre garde et votre responsabilité légales, alors que l'aéronef n'était pas conforme aux exigences d'une consigne de navigabilité délivrée par une autorité compétente de l'État étranger qui était, au moment où l'avis a été délivré, responsable du certificat de type de l'aéronef. À savoir : l'aéronef n'était pas conforme à la consigne de navigabilité 2003-04-04, contrevenant ainsi au sous-alinéa 605.84(1)c)(i) du **Règlement de l'aviation canadien**. Amende imposée : 5 000 \$.

1. Le ou vers le 5 avril 2004, vers 8 h 30 (heure locale), à Charlie Lake ou dans les environs, dans la province de la Colombie-Britannique, Billings Family Enterprises Ltd. a effectué un décollage à bord d'un aéronef portant l'immatriculation canadienne C-FNNE, lequel était sous votre garde et votre responsabilité légales, alors que la maintenance de l'aéronef n'avait pas été effectuée conformément à un calendrier de maintenance qui est conforme aux Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs. À savoir : l'inspection de l'extincteur d'incendie était en retard, contrevenant ainsi à l'alinéa 605.86(1)a) du **Règlement de l'aviation canadien**. Amende imposée : 1 250 \$.

2. Le ou vers le 6 avril 2004, vers 12 h (heure locale), à Charlie Lake ou dans les environs, dans la province de la Colombie-Britannique, Billings Family Enterprises Ltd. a effectué un décollage à bord d'un aéronef portant l'immatriculation canadienne C-FNNE, lequel était sous votre garde et votre responsabilité légales, alors que la maintenance de l'aéronef n'avait pas été effectuée conformément à un calendrier de maintenance qui est conforme aux Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs. À savoir : l'inspection de l'extincteur d'incendie était en retard, contrevenant ainsi à l'alinéa 605.86(1)a) du **Règlement de l'aviation canadien**. Amende imposée : 1 250 \$.

3. Le ou vers le 7 avril 2004, vers 17 h (heure locale), à Charlie Lake ou dans les environs, dans la province de la Colombie-Britannique, Billings Family Enterprises Ltd. a effectué un décollage à bord d'un aéronef portant l'immatriculation canadienne C-FNNE, lequel était sous votre garde et votre

responsabilité légales, alors que la maintenance de l'aéronef n'avait pas été effectuée conformément à un calendrier de maintenance qui est conforme aux Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs. À savoir : l'inspection de l'extincteur d'incendie était en retard, contrevenant ainsi à l'alinéa 605.86(1)a) du **Règlement de l'aviation canadien**. Amende imposée : 1 250 \$.

4. Le ou vers le 8 avril 2004, vers 9 h 15 (heure locale), à Charlie Lake ou dans les environs, dans la province de la Colombie-Britannique, Billings Family Enterprises Ltd. a effectué un décollage à bord d'un aéronef portant l'immatriculation canadienne C-FNNE, lequel était sous votre garde et votre responsabilité légales, alors que la maintenance de l'aéronef n'avait pas été effectuée conformément à un calendrier de maintenance qui est conforme aux Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs. À savoir : l'inspection de l'extincteur d'incendie était en retard, contrevenant ainsi à l'alinéa 605.86(1)a) du **Règlement de l'aviation canadien**. Amende imposée : 1 250 \$.

5. Le ou vers le 8 avril 2004, vers 14 h 20 (heure locale), à Charlie Lake ou dans les environs, dans la province de la Colombie-Britannique, Billings Family Enterprises Ltd. a effectué un décollage à bord d'un aéronef qui portait l'immatriculation canadienne C-FNNE, lequel était sous votre garde et votre responsabilité légales, alors que la maintenance de l'aéronef n'avait pas été effectuée conformément à un calendrier de maintenance qui est conforme aux Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs. À savoir : l'inspection de l'extincteur d'incendie était en retard, contrevenant ainsi à l'alinéa 605.86(1)a) du **Règlement de l'aviation canadien**. Amende imposée : 1 250 \$.

6. Le ou vers le 9 avril 2004, vers 13 h 5 (heure locale), à Charlie Lake ou dans les environs, dans la province de la Colombie-Britannique, Billings Family Enterprises Ltd. a effectué un décollage à bord d'un aéronef portant l'immatriculation canadienne C-FNNE, lequel était sous votre garde et votre responsabilité légales, alors que la maintenance de l'aéronef n'avait pas été effectuée conformément à un calendrier de maintenance qui est conforme aux Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs. À savoir : l'inspection de l'extincteur d'incendie était en retard, contrevenant ainsi à l'alinéa 605.86(1)a) du **Règlement de l'aviation canadien**. Amende imposée : 1 250 \$.

7. Le ou vers le 9 avril 2004, vers 14 h 35 (heure locale), à Charlie Lake ou dans les environs, dans la province de la Colombie-Britannique, Billings Family Enterprises Ltd. a effectué un décollage à bord d'un aéronef portant l'immatriculation canadienne C-FNNE, lequel était sous votre garde et votre responsabilité légales, alors que la maintenance de l'aéronef n'avait pas été effectuée conformément à un calendrier de maintenance qui est conforme aux Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs. À savoir : l'inspection de l'extincteur d'incendie était en retard, contrevenant ainsi à l'alinéa 605.86(1)a) du **Règlement de l'aviation canadien**. Amende imposée : 1 250 \$.

1. Le ou vers le 5 avril 2004, vers 8 h 30 (heure locale), à Charlie Lake ou dans les environs, dans la province de la Colombie-Britannique, Billings Family Enterprises Ltd. a effectué un décollage à bord d'un aéronef portant l'immatriculation canadienne C-FNNE, lequel était sous votre garde et votre responsabilité légales, alors que la maintenance de l'aéronef n'avait pas été effectuée conformément à un calendrier de maintenance qui est conforme aux Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs. À savoir : l'inspection des radiobalises de repérage d'urgence était en retard, contrevenant ainsi à l'alinéa 605.86(1)a du **Règlement de l'aviation canadien**. Amende imposée : 1 250 \$.

2. Le ou vers le 6 avril 2004, vers 12 h (heure locale), à Charlie Lake ou dans les environs, dans la province de la Colombie-Britannique, Billings Family Enterprises Ltd. a effectué un décollage à bord d'un aéronef portant l'immatriculation canadienne C-FNNE, lequel était sous votre garde et votre responsabilité légales, alors que la maintenance de l'aéronef n'avait pas été effectuée conformément à un calendrier de maintenance qui est conforme aux Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs. À savoir : l'inspection des radiobalises de repérage d'urgence était en retard, contrevenant ainsi à l'alinéa 605.86(1)a du **Règlement de l'aviation canadien**. Amende imposée : 1 250 \$.

3. Le ou vers le 7 avril 2004, vers 17 h (heure locale), à Charlie Lake ou dans les environs, dans la province de la Colombie-Britannique, Billings Family Enterprises Ltd. a effectué un décollage à bord d'un aéronef portant l'immatriculation canadienne C-FNNE, lequel était sous votre garde et votre responsabilité légales, alors que la maintenance de l'aéronef n'avait pas été effectuée conformément à un calendrier de maintenance qui est conforme aux Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs. À savoir : l'inspection des radiobalises de repérage d'urgence était en retard, contrevenant ainsi à l'alinéa 605.86(1)a du **Règlement de l'aviation canadien**. Amende imposée : 1 250 \$.

4. Le ou vers le 8 avril 2004, vers 9 h 15 (heure locale), à Charlie Lake ou dans les environs, dans la province de la Colombie-Britannique, Billings Family Enterprises Ltd. a effectué un décollage à bord d'un aéronef portant l'immatriculation canadienne C-FNNE, lequel était sous votre garde et votre responsabilité légales, alors que la maintenance de l'aéronef n'avait pas été effectuée conformément à un calendrier de maintenance qui est conforme aux Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs. À savoir : l'inspection des radiobalises de repérage d'urgence était en retard, contrevenant ainsi à l'alinéa 605.86(1)a du **Règlement de l'aviation canadien**. Amende imposée : 1 250 \$.

5. Le ou vers le 8 avril 2004, vers 14 h 20 (heure locale), à Charlie Lake ou dans les environs, dans la province de la Colombie-Britannique, Billings Family

Enterprises Ltd. a effectué un décollage à bord d'un aéronef portant l'immatriculation canadienne C-FNNE, lequel était sous votre garde et votre responsabilité légales, alors que la maintenance de l'aéronef n'avait pas été effectuée conformément à un calendrier de maintenance qui est conforme aux Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs. À savoir : l'inspection des radiobalises de repérage d'urgence était en retard, contrevenant ainsi à l'alinéa 605.86(1)a du **Règlement de l'aviation canadien**. Amende imposée : 1 250 \$.

6. Le ou vers le 9 avril 2004, vers 13 h 5 (heure locale), à Charlie Lake ou dans les environs, dans la province de la Colombie-Britannique, Billings Family Enterprises Ltd. a effectué un décollage à bord d'un aéronef portant l'immatriculation canadienne C-FNNE, lequel était sous votre garde et votre responsabilité légales, alors que la maintenance de l'aéronef n'avait pas été effectuée conformément à un calendrier de maintenance qui est conforme aux Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs. À savoir : l'inspection des radiobalises de repérage d'urgence était en retard, contrevenant ainsi à l'alinéa 605.86(1)a du **Règlement de l'aviation canadien**. Amende imposée : 1 250 \$.

7. Le ou vers le 9 avril 2004, vers 14 h 35 (heure locale), à Charlie Lake ou dans les environs, dans la province de la Colombie-Britannique, Billings Family Enterprises Ltd. a effectué un décollage à bord d'un aéronef portant l'immatriculation canadienne C-FNNE, lequel était sous votre garde et votre responsabilité légales, alors que la maintenance de l'aéronef n'avait pas été effectuée conformément à un calendrier de maintenance qui est conforme aux Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs. À savoir : l'inspection des radiobalises de repérage d'urgence était en retard, contrevenant ainsi à l'alinéa 605.86(1)a du **Règlement de l'aviation canadien**. Amende imposée : 1 250 \$.

1. Le ou vers le 5 avril 2004, vers 8 h 30 (heure locale), à Charlie Lake ou dans les environs, dans la province de la Colombie-Britannique, Billings Family Enterprises Ltd. a effectué un décollage à bord d'un aéronef portant l'immatriculation canadienne C-FNNE, lequel était sous votre garde et votre responsabilité légales, alors que la maintenance de l'aéronef n'avait pas été effectuée conformément à un calendrier de maintenance qui est conforme aux Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs. À savoir : la compensation annuelle du compas était en retard, contrevenant ainsi à l'alinéa 605.86(1)a du **Règlement de l'aviation canadien**. Amende imposée : 1 250 \$.

2. Le ou vers le 9 avril 2004, vers 14 h 35 (heure locale), à Charlie Lake ou dans les environs, dans la province de la Colombie-Britannique, Billings Family Enterprises Ltd. a effectué un décollage à bord d'un aéronef portant l'immatriculation canadienne C-FNNE, lequel était sous votre garde et votre responsabilité légales, alors que la maintenance de l'aéronef n'avait pas été

effectuée conformément à un calendrier de maintenance qui est conforme aux Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs. À savoir : la compensation annuelle du compas était en retard, contrevenant ainsi à l'alinéa 605.86(1)a) du **Règlement de l'aviation canadien**. Amende imposée : 1 250 \$.

1. Le ou vers le 19 janvier 2004, vers 10 h 30 (heure locale), à Charlie Lake ou dans les environs, dans la province de la Colombie-Britannique, Billings Family Enterprises Ltd. a utilisé un Robinson R44 portant l'immatriculation canadienne C-GZXA, comme service de transport aérien, sans être titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne, contrevenant ainsi au paragraphe 700.02(1) du **Règlement de l'aviation canadien**. Amende imposée : 5 000 \$.

2. Le ou vers le 24 janvier 2004, vers 15 h (heure locale), à Charlie Lake ou dans les environs, dans la province de la Colombie-Britannique, Billings Family Enterprises Ltd. a utilisé un Robinson R44 portant l'immatriculation canadienne C-GZXA, comme service de transport aérien, sans être titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne, contrevenant ainsi au paragraphe 700.02(1) du **Règlement de l'aviation canadien**. Amende imposée : 5 000 \$.

3. Le ou vers le 10 juillet 2004, vers 7 h (heure locale), à Charlie Lake ou dans les environs, dans la province de la Colombie-Britannique, Billings Family Enterprises Ltd. a utilisé un Robinson R44 portant l'immatriculation canadienne C-GZXA, comme service de transport aérien, sans être titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne, contrevenant ainsi au paragraphe 700.02(1) du **Règlement de l'aviation canadien**. Amende imposée : 5 000 \$.

4. Le ou vers le 10 juillet 2004, vers 8 h (heure locale), à Charlie Lake ou dans les environs, dans la province de la Colombie-Britannique, Billings Family Enterprises Ltd. a utilisé un Robinson R22 portant l'immatriculation canadienne C-FNNE, comme service de transport aérien, sans être titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne, contrevenant ainsi au paragraphe 700.02(1) du **Règlement de l'aviation canadien**. Amende imposée : 5 000 \$.

5. Le ou vers le 11 juillet 2004, vers 7 h (heure locale), à Charlie Lake ou dans les environs, dans la province de la Colombie-Britannique, Billings Family Enterprises Ltd. a utilisé un Robinson R44 portant l'immatriculation canadienne C-GZXA, comme service de transport aérien, sans être titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne, contrevenant ainsi au paragraphe 700.02(1) du **Règlement de l'aviation canadien**. Amende imposée : 5 000 \$.

6. Le ou vers le 12 juillet 2004, vers 7 h (heure locale), à Charlie Lake ou dans les environs, dans la province de la Colombie-Britannique, Billings Family Enterprises Ltd. a utilisé un Robinson R44 portant l'immatriculation canadienne C-GZXA, comme service de transport aérien, sans être titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne, contrevenant ainsi au paragraphe 700.02(1) du **Règlement de l'aviation canadien**. Amende imposée : 5 000 \$.

Amende totale imposée : 100 000 \$

Dossier n° P-3115-02 (TATC)

[traduction]

1. Le ou vers le 6 août 2003, vers 8 h (heure locale), à Helmet ou dans les environs, dans la province de la Colombie-Britannique, vous avez exploité un service de transport aérien, sans être titulaire et vous conformer aux dispositions d'un certificat d'exploitation aérienne vous autorisant à exploiter ce service, contrevenant ainsi au paragraphe 700.02(1) du *Règlement de l'aviation canadien*. Suspension imposée : licence de pilote professionnel - hélicoptère -14 jours.
2. Le ou vers le 2 juillet 2003, vers 5 h (heure locale), à Charlie Lake ou dans les environs, dans la province de la Colombie-Britannique, vous avez exploité un service de transport aérien, sans être titulaire et vous conformer aux dispositions d'un certificat d'exploitation aérienne vous autorisant à exploiter ce service, contrevenant ainsi au paragraphe 700.02(1) du *Règlement de l'aviation canadien*. Suspension imposée : licence de pilote professionnel - hélicoptère - 14 jours.
3. Le ou vers le 9 février 2003, vers 13 h (heure locale), à Fort St. John ou dans les environs, dans la province de la Colombie-Britannique, vous avez exploité un service de transport aérien, sans être titulaire et vous conformer aux dispositions d'un certificat d'exploitation aérienne vous autorisant à exploiter ce service, contrevenant ainsi au paragraphe 700.02(1) du *Règlement de l'aviation canadien*. Suspension imposée : licence de pilote professionnel - hélicoptère - 14 jours.
4. Le ou vers le 7 juillet 2003, vers 6 h (heure locale), à Charlie Lake ou dans les environs, dans la province de la Colombie-Britannique, vous avez exploité un service de transport aérien, sans être titulaire et vous conformer aux dispositions d'un certificat d'exploitation aérienne vous autorisant à exploiter ce service, contrevenant ainsi au paragraphe 700.02(1) du *Règlement de l'aviation canadien*. Suspension imposée : licence de pilote professionnel - hélicoptère - 14 jours.

Suspension totale imposée : 56 jours

NOTE – Étant donné que les parties et la preuve de ces dossiers sont étroitement reliées, ils ont été entendus ensemble comme s'il ne s'agissait que d'un seul dossier. Par ailleurs, afin d'alléger le processus, je me suis prononcé séparément sur chaque dossier et son contenu de preuve. En raison de la nature des allégations, certaines preuves et discussions se recoupent ou relèvent de plusieurs affaires.

Requêtes

Témoignages par conférence téléphonique

Par télécopie du 3 août 2005, Éric Villemure, représentant du ministre, a soumis une requête pour que des témoins puissent rendre leur témoignage par conférence téléphonique dans l'affaire P-3115-02 et éviter ainsi des coûts reliés aux comparutions personnelles pour des témoignages de courte durée. Il s'engageait à installer des équipements sur place permettant d'établir correctement l'identité des témoins. Leur témoignage serait bref et ne servirait pas à l'identification des documents. Ils pourraient être contre-interrogés par l'avocat de la partie adverse.

Au nom des requérants, M^c Leslie G. Dellow s'est opposé à la demande par télécopie du 2 septembre 2005. Il a fait remarquer que ses clients s'exposaient à un risque financier élevé si Transports Canada l'emportait. Afin d'évaluer correctement les témoins, le Tribunal doit être capable d'observer leur comportement et leur langage corporel. Les *Règles du Tribunal d'appel des transports du Canada* n'autorisent pas expressément le prononcé d'une ordonnance afin qu'une preuve soit présentée par téléphone. Agir de la sorte contreviendrait au paragraphe 16(3) des Règles du Tribunal, lequel permet la preuve par affidavit, uniquement lorsque toutes les parties y consentent. Il serait anormal de permettre la présentation de la preuve par téléphone sans le consentement de chaque partie. Déroger aux règles de procédure bien établies peut placer ceux qui se sont engagés dans une poursuite en position inéquitable ou entraîner un déni de justice.

M. Villemure a présenté une réplique le 5 septembre 2005.

Décision et motifs

La requête a été accordée et les parties en ont été avisées par télécopieur le 6 septembre 2005. L'article 4 des Règles du Tribunal prévoit que celui-ci peut prendre les mesures qu'il juge nécessaires pour trancher efficacement et équitablement, au cours d'une instance, toute question de procédure non prévue par la Loi ou les présentes Règles.

Aucune règle particulière ne permet qu'un témoignage soit entendu par conférence téléphonique. Je m'appuie sur l'article 4 des Règles pour accorder la requête. Le Tribunal a accordé des requêtes similaires dans le passé et la procédure a été reconnue ailleurs^[1]. Cela n'empêche aucunement le requérant de contre-interroger. La durée des témoignages devait être courte, ce qui laissait de toute façon peu de temps pour observer les témoins. Je suis convaincu que des dispositions satisfaisantes ont été prises pour établir correctement l'identité des témoins proposés. J'ai pris en considération que la réponse des requérants a été déposée le 2 septembre 2005 pour une audience en date du 12 septembre 2005, ce qui laissait peu de temps aux témoins pour prendre les dispositions nécessaires à leur présence à l'audience.

Certificats du secrétaire

M^c Dellow s'est objecté à la production des certificats (pièces M-17 et M-18) parce qu'il s'agit de documents non officiels utilisés pour prouver un fait essentiel. Il a présenté de la jurisprudence pour appuyer son objection^[2]. De plus, même s'ils avaient été acceptés, les certificats n'établissaient pas qu'il n'y avait aucun autre document valide. Ils attestaient seulement qu'un document n'avait pas été délivré dans le délai imparti.

J'ai accepté les pièces en preuve. La jurisprudence présentée ne m'a pas persuadé de son point de vue. L'alinéa 27(2)a) de la *Loi sur l'aéronautique* prévoit une disposition explicite en matière de certificats.

Aucune requête relative à la preuve

À la fin de la preuve du ministre dans les affaires P-3115-02 et P-3114-41, M^c Dellow a présenté une requête pour rejeter la cause parce que le ministre n'avait présenté aucune preuve pour appuyer une condamnation. La requête a été rejetée. Il y a eu une cause *prima facie* sur laquelle on pouvait conclure à l'exploitation d'un ATS.

DOSSIER N^o P-3115-02 (TATC)

La preuve

Transports Canada a allégué qu'à trois reprises, M. Billings avait exploité un ATS alors qu'il n'était pas titulaire d'un CEA et ne se conformait pas à ses dispositions.

Exploitation de l'aéronef — Rémunération

Pour appuyer le premier chef d'accusation, il y a un extrait du carnet de route de l'hélicoptère C-GZXA, un Robinson R44 (pièce M-3). Selon le témoignage de M. Billings, BFEL est non seulement propriétaire de l'aéronef, mais il est de plus son propriétaire enregistré (pièce M-7). Le carnet fait foi d'un vol le 6 août 2003, aux environs de Helmut (Colombie-Britannique), piloté par M. Billings. La pièce M-15 est la facture n^o 170 de Challenger Inspections Ltd. (CIL) qui a facturé Ish Energy Ltd. pour le transport d'un opérateur à divers endroits. La pièce M-15 contient de plus un talon de chèque au même montant que celui de la facture payable à CIL. La pièce M-16 est une déclaration d'un certain Damon Henne attestant que l'exploitant l'avait conduit aux divers endroits énoncés sur la facture. La facture est en date du 13 août 2003, mais le carnet indique le 6 août 2003.

En ce qui a trait au deuxième chef d'accusation, la pièce M-3 atteste d'un vol piloté par M. Billings le 2 juillet 2003 dans la région de Grandhaven. La pièce M-21 est la facture n^o 112 de CIL à Murphy Oil Company Ltd. pour l'inspection du site du puits, soit un temps dans les airs de 1,6 heure pour l'hélicoptère RH44. Un talon de chèque au même montant que celui de la facture payable à CIL est joint à la facture. Kirk Fowler a témoigné qu'il était passager à bord de ce vol. Il a identifié M. Billings comme étant le pilote et il a attesté de la facture. Il ne savait pas quelle était la structure de la compagnie ou qui était propriétaire de l'aéronef.

Le troisième chef d'accusation est appuyé par la pièce M-3 qui atteste d'un vol en date du 9 février 2003, piloté par M. Billings, dans la région de Grandhaven. La pièce M-14 est la facture n^o 1008 de CIL à Encana, à l'attention de Les Hailey pour un temps dans les airs de cinq heures. Un talon de chèque au même montant que celui de la facture payable à CIL est joint à celle-ci. M. Hailey a témoigné par conférence téléphonique. Il a déclaré qu'il n'était pas à bord, mais qu'une pièce lui avait été livrée. Il effectuait toutes ses transactions avec CIL.

Structure organisationnelle

Un profil d'entreprise émis par le gouvernement de la Colombie-Britannique concernant les trois compagnies, Billings Family Enterprises Ltd. (BFEL), Challenger Helicopters Ltd. (CHL) et Challenger Inspections Ltd. (CIL), a été présenté en preuve (pièce M-8). On y indique que Brant Paul Billings et Elizabeth Ann Billings sont directeurs et administrateurs des deux premières compagnies, alors que seul M. Billings agit à ce titre en ce qui concerne la dernière.

Le lien entre les deux dernières entreprises est décrit dans une lettre qui porte l'en-tête de CIL, en date du 1^{er} mai 2003 à Baytex Energy Ltd., signée par M. Billings (pièce M-11). Sous la ligne du signataire, il a indiqué : [traduction] " Brant Billings, propriétaire/exploitant des inspections de Challenger, une division de Challenger Helicopters ". Un profil d'entreprise de CIL est joint à la lettre qui déclare que Brant Billings est l'unique propriétaire et exploitant de CIL, Fort St. John (Colombie-Britannique), laquelle est une division de CHL.

En ce qui concerne CHL, une publicité dans une publication du domaine des gisements pétrolifères mentionne notamment qu'elle fournit des services de transport aérien spécialisé en matière pétrolifère et en gestion de tête de puits haute gamme (pièce M-10).

L'aéronef

M. Billings a témoigné que BFEL a fait l'acquisition du C-GZXA en 2002. Il est immatriculé au nom de BFEL.

Certificat d'exploitation aérienne

Un certificat du secrétaire atteste que, selon les dossiers de Transports Canada, aucun CEA autorisant l'exploitation d'un ATS n'a été délivré par le ministre à M. Billings entre le 1^{er} janvier et le 31 août 2003 (pièce M-17).

Dans une déclaration à un représentant de l'Office des transports du Canada (OTC) en date du 16 septembre 2004, M. Billings a déclaré qu'il n'était pas titulaire d'un CEA (pièce M-19).

La loi

Dans la discussion sur cette affaire, les dispositions suivantes s'appliquent.

Le paragraphe 700.02(1) du RAC se lit ainsi :

700.02(1) Il est interdit d'exploiter un service de transport aérien à moins d'être titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne qui autorise l'exploitation d'un tel service et de se conformer à ses dispositions.

Le paragraphe 35(1) de la *Loi d'interprétation* définit une « personne » ainsi :

« personne » Personne physique ou morale; l'une et l'autre notions sont visées dans des formulations générales, impersonnelles ou comportant des pronoms ou adjectifs indéfinis.

Le paragraphe 101.01(1) du RAC définit ainsi le « service de transport aérien » :

« service de transport aérien » - Service aérien commercial qui est exploité pour transporter des personnes ou des biens – effets personnels, bagages, fret – à bord d'un aéronef entre deux points.

Le paragraphe 3(1) de la *Loi sur l'aéronautique* définit « rémunération » et « service aérien commercial » ainsi :

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

« service aérien commercial » Utilisation d'un aéronef contre rémunération.

Discussion

Le ministre doit prouver chaque élément de l'infraction alléguée. Dans cette cause, il doit prouver :

- qu'à la date, au moment et à l'endroit allégués,
- Brant Paul Billings a exploité un ATS,
- sans être titulaire ou respecter les dispositions d'un CEA.

Par une combinaison de définitions, on peut cerner en quoi consiste un ATS. Un ATS comporte deux volets. Il désigne :

- 1) un service commercial aérien;
- 2) qui est exploité afin de transporter des personnes et d'autres éléments entre deux points.

Exploiter un service commercial aérien consiste à utiliser un aéronef contre rémunération. « Rémunération » est définie comme une « rétribution [...] demandée ou perçue, directement ou indirectement, pour l'utilisation d'un aéronef ».

La preuve du carnet de route établit que M. Billings a exploité l'aéronef aux dates, aux heures et aux endroits allégués dans l'avis. BFEL était propriétaire de l'aéronef et celui-ci était immatriculé à son nom.

La preuve testimoniale indique que les personnes, les biens ou le fret étaient transportés à bord d'un aéronef entre deux points.

Pour constituer un service commercial aérien, l'aéronef doit être utilisé contre rémunération. Les pièces M-14, M-15 et M-21 sont des factures envoyées par CIL aux trois compagnies pour réclamer un paiement pour l'utilisation de l'aéronef. Les pièces contiennent aussi des informations sur les paiements effectués par les compagnies à CIL.

La pièce M-15 est en date du 13 août 2003, alors que le vol et le carnet de route allégués sont en date du 6 août 2003. La preuve ne laisse pas entendre que la date de la facture doit nécessairement correspondre à la date du vol pour lequel le paiement est demandé, même si les autres correspondent effectivement. J'accepte que la facture n° 179 (pièce M-15) est la facture du vol du 6 août 2003.

Le ministre a présenté un certificat du secrétaire (pièce M-17) qui stipule qu'aucun CEA n'a été délivré à M. Billings l'autorisant à exploiter un ATS entre le 1^{er} janvier et le 31 août 2003, ce qui n'écarte pas la possibilité qu'un CEA en vigueur ait été délivré avant les dates sur le certificat.

La pièce M-19 est une déclaration faite par M. Billings à M. Woolridge de l'OTC le 16 septembre 2004 dans le cours de l'enquête. Dans cette déclaration, M. Billings a déclaré qu'il n'était pas titulaire d'un CEA. La déclaration constitue du oui-dire, mais celui-ci est admissible en vertu des procédures de preuve plus souples du Tribunal. La preuve est pertinente puisqu'elle concerne les questions contestées. M. Billings a aussi présenté une preuve directe au cours de l'audience. En la présentant, il était franc et direct. J'ai trouvé qu'il était un témoin honnête. Je n'ai aucune raison de croire qu'il ne l'était pas non plus lorsque M. Woolridge l'a interrogé. En conclusion, je considère que la déclaration de M. Billings à M. Woolridge a prouvé qu'il n'était pas titulaire d'un CEA à cette époque-là.

Question en litige

L'analyse qui précède montre qu'un ATS était exploité alors qu'aucun CEA n'était en vigueur. La question en litige qui doit être tranchée revient à décider qui exploitait l'ATS.

Le ministre a allégué que M. Billings l'exploitait. Il a plaidé que c'est l'application de la définition concernant la « rémunération » qui établit que M. Billings exploitait l'ATS. Il a concédé que M. Billings ne recevait pas d'argent directement, mais que sa compagnie CIL recevait une rétribution. Comme il était l'unique directeur et actionnaire de CIL, il a été rétribué indirectement. Nul besoin de « percer le voile corporatif » dans cette cause, il s'agit plutôt de s'appuyer sur la définition de « rémunération ». Le résultat, l'allégation contre M. Billings, est cohérente avec le but du règlement, soit de poursuivre la personne qui effectue les vols.

M^e Dellow prétend qu'on ne poursuit pas la bonne partie. Il a déclaré qu'il faut adhérer aux principes de droit corporatif qui permettent de considérer que M. Billings et CIL sont des entités juridiques distinctes. Étant donné que CIL a reçu la rémunération, c'est elle qui a exploité l'ATS. Aucune circonstance n'a permis au juge des faits de percer le voile corporatif et aucune preuve n'a attesté que M. Billings a reçu directement ou indirectement un bénéfice quelconque.

Je maintiens les chefs d'accusation contre M. Billings. La preuve démontre qu'il a exploité un ATS étant donné qu'il percevait un bénéfice indirect pour l'utilisation de l'aéronef.

Quatre entités sont en cause dans ces circonstances :

1. M. Billings qui a piloté les vols de l'hélicoptère C-GZXA;
2. BFEL qui était propriétaire de l'aéronef immatriculé à son nom;
3. CIL qui a demandé et a reçu les paiements pour les vols;
4. CHL, dont CIL constitue une division.

M. Billings était un des administrateurs et des directeurs de chacune des compagnies. La pièce M-11 l'identifie comme l'unique propriétaire/exploitant de CIL.

Le ministre a plaidé qu'à titre de propriétaire et administrateur de CIL, M. Billings doit avoir reçu un bénéfice indirect. Il s'appuie sur la définition de « rémunération » qu'il considère assez large pour inclure les circonstances.

Le Tribunal s'est prononcé dans la cause *Tomassini*^[3] en ce qui concerne l'application de la définition de « rémunération ». Avant de se prononcer, le conseiller a passé en revue des nombreuses affaires qui traitaient aussi de l'exploitation présumée de services de transport aérien sans être titulaire d'un CEA^[4]. Une lecture de la jurisprudence révèle, comme le déclarait la Cour d'appel de la Saskatchewan dans *Biller*, au paragraphe 25 :

[traduction]

Toutes les décisions de la cour qui ont interprété et mis en application le sens de ces termes ont constamment convenu d'une interprétation littérale et large du sens de « rémunération ».

La Cour a parfois considéré qu'une « rémunération » avait été accordée alors qu'aucun frais n'avait été imposé pour l'utilisation d'un aéronef, mais que l'exploitant percevait un bénéfice parce que l'invité n'aurait pas réservé l'appareil si l'aéronef n'avait pas été disponible^[5].

Dans une autre cause, on avait acheté de l'huile de chauffage à un endroit et un aéronef l'avait transporté à un autre endroit où l'huile a été revendue à un prix plus élevé. La Cour a considéré qu'un bénéfice avait été reçu pour l'utilisation de l'aéronef étant donné que la compagnie avait été capable d'obtenir le contrat et, deuxièmement, le prix de vente incluait au moins une contribution au coût d'exploitation de l'aéronef^[6].

Dans la cause du Tribunal, *Tomassini*^[7], un prix global de 1 850 \$ a été imposé pour le transport des invités vers un camp de chasse et pêche. Les coûts étaient supérieurs à ceux de l'essence, de l'huile et des frais, de sorte que l'excédent constituait un bénéfice pour l'utilisation de l'aéronef.

Dans le cas en l'espèce, CIL a directement demandé et perçu un paiement pour l'utilisation d'un aéronef qui transportait des personnes et des biens entre des points.

La jurisprudence du Tribunal^[8] a reconnu les prémisses de base du droit corporatif énoncées dans la cause *Salomon*^[9], lesquelles prévoient que l'entité juridique créée par une incorporation est une entité distincte de ses partenaires et administrateurs et que, même dans le cas d'une compagnie à

propriétaire unique, la compagnie n'est pas un alias pour le propriétaire. M. Billings n'est donc pas la même entité juridique que l'une ou l'autre des compagnies.

Cependant, la définition de « rémunération » interprétée au sens large et littéral, tel que le propose la jurisprudence, engloberait M. Billings dans ces circonstances. Le paiement demandé et reçu par la compagnie devrait bénéficier au propriétaire de la compagnie, M. Billings, à titre de propriétaire/exploitant unique de CIL. Il y a un lien direct entre lui et CIL puisqu'il est le propriétaire/exploitant, le directeur et le président de la compagnie. Un bénéfice qui provient de la compagnie est un bénéfice qui lui appartient.

Je suis d'avis que la définition large de « rémunération » a été conçue en partie pour englober des circonstances où de multiples entités juridiques couvrent l'entreprise. Elle est conçue pour englober ces circonstances parce qu'il est essentiel que Transports Canada soit capable d'exercer ses responsabilités de veiller à la sécurité afin de protéger le public en général qui peut faire appel à des services de transport aérien d'une telle compagnie.

Amende

Je maintiens 14 jours de suspension de la licence de pilote professionnel de M. Billings pour chacun des trois chefs d'accusation, soit une suspension totale de 42 jours. Je ne vois aucune circonstance atténuante ou aggravante susceptible de me persuader de modifier l'amende proposée.

DOSSIER N° P-3113-33 (TATC)

Transports Canada a allégué que, le ou vers le 15 juin 2004, à Charlie Lake ou dans les environs (Colombie-Britannique), M. Billings a effectué un décollage à bord de l'aéronef C-FNNE qui était sous sa garde et sa responsabilité légales, alors que l'aéronef n'était pas conforme aux exigences de la CN n° 2003-04-04.

La preuve

La CN 2003-04-04 (pièce M-4) a été émise par la Federal Aviation Administration (FAA). Elle s'applique aux hélicoptères Robinson R22 dont les numéros de série vont jusqu'à 3328, inclusivement. Sa date d'entrée en vigueur est le 26 mars 2003. L'essentiel de la directive vise à détecter la corrosion du palier de commande de pas du rotor de queue. La CN aurait dû être exécutée en-dedans de 20 heures de temps en service et par la suite à des intervalles n'excédant pas 300 heures de temps en service ou 12 mois, selon la période la plus courte.

La pièce M-5 est la copie d'un document tiré de la base de données du registre officiel d'immatriculation des aéronefs civils du Canada. On y décrit le C-FNNE comme un modèle d'hélicoptère Robinson R22 qui porte le n° de série 1284. Il a été construit aux États-Unis. M. Billings a déclaré que la compagnie BFEL l'avait acheté en 2000 et l'avait immatriculé au nom de la compagnie (pièce M-6).

Le carnet de route du C-FNNE (pièce M-2) indique que la CN a été exécutée le 28 mars 2003. Un examen du carnet de route indique qu'elle n'a pas été exécutée de nouveau dans les 12 mois suivants. M. Haab, le technicien d'entretien d'aéronefs (TEA) qui avait travaillé sur l'aéronef, a déclaré que la CN avait été oubliée.

Le carnet de route (pièce M-2) indique que le 15 juin 2004, M. Billings a piloté l'aéronef.

Discussion

Le ministre doit prouver chacun des éléments de l'infraction. Dans cette allégation, il doit prouver :

- la date, l'heure et l'endroit présumés où M. Billings a exécuté un décollage à bord de l'aéronef C-FNNE;
- que le C-FNNE était sous sa garde et sa responsabilité légales;
- que l'aéronef ne répondait pas aux exigences d'une CN.

La loi

Le sous-alinéa 605.84(1)c)(i) du RAC se lit ainsi :

605.84 (1) Sous réserve des paragraphes (3) et (4), il est interdit à toute personne d'effectuer, sauf dans le cas des aéronefs exploités en vertu d'un certificat spécial de navigabilité de la catégorie de maintenance par le propriétaire ou de la catégorie de construction amateur, le décollage d'un aéronef dont elle a la garde et la responsabilité légales ou de permettre à toute personne d'effectuer le décollage d'un tel aéronef, à moins que l'aéronef ne réponde aux conditions suivantes :

[...]

c) sous réserve du paragraphe (2), il est conforme aux exigences relatives aux avis qui sont des équivalents des consignes de navigabilité, le cas échéant, et qui sont délivrés par :

(i) l'autorité compétente de l'État étranger qui était, au moment où les avis ont été délivrés, responsable de la délivrance du certificat de type de l'aéronef, des moteurs, des hélices ou des appareillages[.]

Le paragraphe 101.01(1) du RAC définit ainsi « consigne de navigabilité » et « propriétaire » :

« consigne de navigabilité » - Instruction délivrée par le ministre ou par une autorité de l'aviation civile responsable de la définition de type d'un produit aéronautique qui rend l'autorisation obligatoire un travail de maintenance ou une action opérationnelle afin d'assurer qu'un produit aéronautique est conforme à sa définition de type et que son état en permet l'utilisation en toute sécurité.

« propriétaire » - Dans le cas d'un aéronef, la personne qui en a la garde et la responsabilité légales.

Le paragraphe 3(1) de la *Loi sur l'aéronautique* définit ainsi « propriétaire enregistré » :

« propriétaire enregistré » Le titulaire au titre de la partie I d'une marque d'immatriculation d'aéronef délivrée par le ministre ou la personne au nom de laquelle l'aéronef a été immatriculé par le ministre au titre de la même partie.

La preuve du carnet de route indique que M. Billings a effectivement effectué un décollage à bord de l'aéronef C-FNNE, le 15 juin 2004, aux environs de Charlie Lake.

L'hélicoptère Robinson a été construit aux États-Unis (pièce M-5). Le témoignage de M. Bryant établit que la FAA est l'autorité de l'aviation civile responsable pour le certificat de type et l'autorité compétente pour délivrer une CN pour cet aéronef. Le carnet de route et le témoignage du TEA établissent que la CN 2003-04-04 n'avait pas été exécutée dans le délai imparti. En conséquence, l'aéronef était exploité alors qu'il n'était pas conforme aux exigences de la CN.

La pièce M-5 indique que le propriétaire de l'aéronef est BFEL. M. Billings a témoigné que la compagnie avait acheté l'aéronef en 2000.

La question en litige

La question en litige consiste à déterminer si l'aéronef C-FNNE était sous la garde et la responsabilité légales de M. Billings.

Maintenu

Le chef d'accusation est rejeté. Tel qu'indiqué au paragraphe 101.01(1) du RAC, le propriétaire a la garde et la responsabilité légales de l'aéronef. Dans le cas en l'espèce, il s'agit de BFEL et non de M. Billings. Bien que celui-ci soit directeur et dirigeant de la compagnie, il s'agit de deux entités juridiques distinctes. La jurisprudence du Tribunal^[10] a reconnu les prémisses de base du droit corporatif énoncées dans la cause Salomon^[11], qui prévoient qu'une personne juridique créée par une incorporation est une entité distincte de ses actionnaires et de ses administrateurs et que, même dans le cas d'une compagnie à propriétaire unique, la compagnie n'est pas un alias pour le propriétaire. Étant donné que M. Billings n'avait pas la garde et la responsabilité légales du C-FNNE, le ministre n'a pas prouvé l'allégation.

DOSSIER N° P-3114-41 (TATC)

Consigne de navigabilité — Sous-alinéa 605.84(1)c)(i) du RAC

Transports Canada a allégué qu'à 10 occasions différentes, BFEL a autorisé le décollage de l'aéronef C-FNNE qui était sous sa garde et sa responsabilité légales alors que l'aéronef n'était pas conforme aux exigences de la CN 2003-04-04.

La preuve

La CN 2003-04-04 (pièce M-4) a été émise par la FAA. Elle s'applique aux hélicoptères Robinson R22 dont les numéros de série vont jusqu'à 3328, inclusivement. Sa date d'entrée en vigueur est le 26 mars 2003. L'essentiel de la directive vise à détecter la corrosion du palier de commande de pas du rotor de queue. La CN aurait dû être exécutée en-dedans de 20 heures de temps en service et par la suite à des intervalles n'excédant pas 300 heures de temps en service ou 12 mois, selon la période la plus courte.

La pièce M-5 est la copie d'un document tiré de la base de données du registre officiel d'immatriculation des aéronefs civils du Canada. On y décrit le C-FNNE comme un modèle d'hélicoptère Robinson R22 qui porte le n° de série 1284. Il a été construit aux États-Unis. M. Billings a déclaré que la compagnie BFEL l'avait acheté en 2000 et l'avait immatriculé au nom de la compagnie (pièce M-6).

Le carnet de route du C-FNNE (pièce M-2) indique que la CN a été exécutée le 28 mars 2003. Un examen du carnet de route indique qu'elle n'a pas été exécutée de nouveau dans les 12 mois suivants. M. Haab, le TEA qui avait travaillé sur l'aéronef, a déclaré que la CN avait été oubliée.

Le carnet de route (pièce M-2) indique que l'aéronef a été piloté aux dates mentionnées dans l'Avis.

Discussion

Le ministre doit prouver chacun des éléments de l'infraction. Dans le cas en l'espèce, il doit prouver :

- la date, l'heure et l'endroit présumés où M. Billings a autorisé le décollage de l'aéronef C-FNNE;
- que le C-FNNE était sous sa garde et sa responsabilité légales;
- que l'aéronef ne répondait pas aux exigences d'une CN.

La loi^[12]

La preuve du carnet de route indique que le C-FNNE a été piloté par diverses personnes aux dates, aux heures et aux endroits cités à l'avis. Le témoignage de M. Billings et la pièce M-5 établissent que BFEL était propriétaire de l'aéronef. La définition du RAC prévoit que le propriétaire est la personne qui a la garde et la responsabilité légales.

Étant donné que la compagnie en avait la garde et la responsabilité légales, elle était en position de permettre aux différentes personnes d'effectuer des décollages à bord de l'aéronef. Étant donné qu'une compagnie peut, par définition, être considérée comme une « personne », elle se qualifie comme une personne visée à l'article 605.84.

L'hélicoptère Robinson a été construit aux États-Unis (pièce M-5). Le témoignage de M. Bryant établit que la FAA est l'autorité de l'aviation civile responsable du certificat de type et l'autorité

compétente pour émettre une CN pour cet aéronef. Le carnet de route et le témoignage de M. Haab établissent que la CN n'avait pas été exécutée dans le délai imparti. Donc, l'aéronef n'était pas conforme aux exigences de la CN lorsqu'il a été piloté.

La question en litige

Le ministre a-t-il prouvé que BFEL a autorisé les décollages d'un aéronef dont elle avait la garde et la responsabilité légales alors qu'il n'était pas conforme aux exigences d'une CN?

Maintenu

Le ministre a prouvé chaque élément de l'infraction. Je maintiens les chefs d'accusation.

Calendrier de maintenance — Alinéa 605.86(1)a) du RAC

Transports Canada a allégué qu'à 16 reprises, des décollages ont été effectués à bord d'un aéronef qui était sous la garde et la responsabilité légales de BFEL, et que l'aéronef n'avait pas fait l'objet d'une maintenance en vertu d'un calendrier de maintenance conforme aux normes parce que :

chefs d'accusation 1 à 7 — l'inspection de l'extincteur d'incendie était en retard;

chefs d'accusation 1 à 7 — l'inspection des radiobalises de repérage d'urgence était en retard;

chefs d'accusation 1 et 2 — la compensation annuelle du compas était en retard.

Les chefs concernant l'extincteur d'incendie, les radiobalises de repérage d'urgence et la compensation annuelle du compas ont une preuve commune et des prémisses légales qui permettent de les discuter ensemble.

On présume que ces 16 infractions ont eu lieu à bord de sept vols. Pour l'ensemble de ces vols, tant l'inspection de l'extincteur d'incendie que celle des radiobalises de repérage d'urgence étaient en souffrance et, lors du premier et du dernier vol, la compensation annuelle du compas était aussi en retard.

La preuve

L'extrait du carnet de route du C-FNNE (preuve M-2) indique que le 28 mars 2003, l'aéronef a fait l'objet de maintenance. L'extincteur d'incendie a été retiré pour être certifié, puis réinstallé. Les radiobalises de repérage d'urgence ont été retirées afin d'en remplacer la batterie, puis elles ont été réinstallées. La compensation du compas a été effectuée.

Un examen des pages du carnet de route pour la période des 12 mois suivants indique qu'aucun de ces éléments particuliers n'a été touché de nouveau au cours de cette même période. Les inscriptions au carnet indiquent que ces éléments ont été traités les 20 et 30 avril 2004. Les inscriptions au carnet de route indiquent que l'aéronef a été piloté entre le 28 mars et

le 20 avril 2004, à la base de Challenger. Un témoignage a établi que la base de Challenger est à proximité de Charlie Lake.

La pièce M-5 et le témoignage de M. Billings établissent que BFEL était propriétaire de l'aéronef.

Discussion

Le ministre doit prouver chaque élément de l'infraction. Dans ces allégations, il doit prouver :

- 1) les dates, les heures et les endroits allégués,
- 2) que BFEL a effectué des décollages à bord du C-FNNE,
- 3) alors que le C-FNNE était sous sa garde et sa responsabilité légales,
- 4) et que le C-FNNE n'avait pas fait l'objet de maintenance en vertu d'un calendrier de maintenance conforme aux normes, étant donné que l'inspection de l'extincteur d'incendie et des radiobalises de repérage d'urgence était en retard, de même que la compensation du compas.

La loi^[13]

L'alinéa 605.86(1)a) du RAC se lit ainsi :

605.86 (1) Sous réserve du paragraphe (3), il est interdit à toute personne d'effectuer le décollage d'un aéronef dont elle a la garde et la responsabilité légales ou de permettre à toute personne d'effectuer un tel décollage, à moins que la maintenance de l'aéronef ne soit effectuée :

a) conformément à un calendrier de maintenance qui est conforme aux Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs[.]

Voici ce que prévoient les notes d'information de la norme 625.86 :

625.86 Calendrier de maintenance

Notes d'information :

(i) La mise en garde « nul ne peut effectuer un décollage ou autoriser quiconque à effectuer un décollage » est utilisée dans la réglementation afin de bien faire ressortir l'obligation pour le propriétaire d'un aéronef d'informer quiconque exploite celui-ci de toute intervention de maintenance que doit subir l'aéronef en vertu des dispositions de la réglementation.

(ii) Dans la partie I du RAC, l'expression « propriétaire » est définie comme étant une personne ayant la garde légale et le contrôle de l'aéronef.

BFEL, à titre de propriétaire du C-FNNE, a la garde et le contrôle de l'aéronef. Le carnet de route indique que les vols ont été effectués aux dates, aux heures et aux endroits allégués.

Voici un aperçu du régime législatif concernant le calendrier de maintenance :

1. Le paragraphe 605.86(1) prévoit qu'aucun décollage ne peut être effectué sauf si l'aéronef a subi une maintenance conformément au calendrier de maintenance conforme aux Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs.
2. Le paragraphe 625.86(1) est la norme applicable. L'alinéa 2*a*) renvoie aux parties I et II du calendrier de maintenance détaillé à l'appendice B des normes. L'alinéa 2*b*) stipule que les propriétaires de petits aéronefs exploités à des fins non commerciales doivent aussi se conformer à l'appendice C en ce qui concerne les tâches hors calendrier et les exigences de maintenance de l'équipement.
3. La partie I de l'appendice B concerne les petits aéronefs autres que les ballons.
4. L'appendice C concerne les tâches hors calendrier et les exigences de maintenance de l'équipement. Elle contient une liste des éléments qui doivent être inspectés et à quels intervalles ils doivent l'être.

Les éléments de l'appendice C qui sont en litige dans le cas en l'espèce sont :

- L'élément 9, soit l'indicateur de direction magnétique non stabilisé. L'alinéa *a*) prévoit qu'il doit être étalonné et muni d'une carte précisant la date de la correction pour chaque indicateur à un intervalle ne dépassant pas 12 mois. (Note : Dans la langue vernaculaire du domaine de l'aviation, l'indicateur de direction magnétique non stabilisé est appelé un compas et son étalonnage est une compensation du compas.)
- L'élément 10 : L'équipement de secours et de survie (extincteur d'incendie) doit être révisé aux intervalles recommandés par le fabricant.
- L'élément 11: Les radiobalises de repérage d'urgence doivent être vérifiées à des intervalles qui ne dépassent pas 12 mois.

Les inscriptions au carnet de route établissent qu'un intervalle de plus de 12 mois s'est écoulé entre la date du 28 mars 2003, date à laquelle ces trois éléments ont été vérifiés, et avril 2004, lorsqu'ils l'ont été de nouveau.

L'appendice C prévoit que les services requis pour les éléments 9 et 11 doivent être fournis à des intervalles ne dépassant pas 12 mois. Le ministre a prouvé que l'inspection des radiobalises de repérage d'urgence était en retard et que le compas n'avait pas été étalonné dans l'intervalle requis.

L'appendice C prévoit que l'extincteur d'incendie doit être vérifié aux intervalles recommandés par le fabricant. Aucune preuve n'a été présentée concernant les recommandations du fabricant. Le ministre affirme que le fait que BFEL inspecte cet élément au même moment que les autres vient prouver qu'on devrait considérer que l'intervalle est de 12 mois. Cette conclusion est sans doute logique, mais elle ne répond pas à la preuve requise concernant les recommandations du fabricant.

Les chefs d'accusation concernant l'extincteur d'incendie sont rejetés.

Infraction unique, chefs d'accusation multiples

On présume que les 16 infractions ont eu lieu à bord de sept vols. Sur chaque vol, l'inspection de l'extincteur d'incendie et des radiobalises de repérage d'urgence était en retard et, en ce qui concerne le premier et le dernier vol, la compensation annuelle du compas était aussi en retard. Les chefs d'accusation concernant l'extincteur d'incendie ont été rejetés pour les raisons susmentionnées; il reste donc neuf allégations.

La question en litige

Ce scénario soulève la question de savoir si dans chaque cas où l'inspection d'un élément est en retard, il y a lieu de faire une allégation distincte comme le ministre le propose dans le cas en l'espèce.

M^e Dellow plaide qu'il y a uniquement une infraction, celle d'effectuer le décollage d'un aéronef alors que la maintenance de l'aéronef n'avait pas été effectuée conformément à la norme. Considérer que chaque chef d'accusation est une infraction distincte constitue une double incrimination.

M. Villemure affirme que chaque cas entraîne une infraction distincte à laquelle doit se rattacher l'amende proposée.

Je ne considère pas que cette situation constitue une double incrimination. La question en ce qui a trait à la double incrimination est de savoir si un accusé qui a été condamné pour une infraction peut aussi être accusé d'une autre infraction en regard du même geste. Je comprends l'« autre infraction » comme étant une infraction différente, la contravention à un règlement différent. En analysant les questions relatives à la double incrimination, le Tribunal a comparé les chefs d'accusation pour s'assurer qu'il n'y a pas de lien juridique entre eux. Cela indique que deux chefs d'accusation différents sont comparés. Si on considère qu'il y a double incrimination, le chef d'accusation moindre est conservé. Cela indique qu'il y a deux infractions différentes. La jurisprudence du Tribunal et de la Cour fédérale confirme cette approche^[14]. Dans le cas en l'espèce, il y a une infraction simple, soit la contravention alléguée à l'alinéa 605.86(1)a) du RAC, mais 16 chefs d'accusation. La double incrimination n'est pas soulevée puisqu'il n'y a pas d'infractions multiples.

L'alinéa 605.86(1)a) du RAC comprend deux aspects fondamentaux :

- 1) l'interdiction de décoller à bord de l'aéronef;
- 2) lorsque la maintenance de l'aéronef n'a pas été effectuée conformément à un calendrier de maintenance qui est conforme aux normes.

Les divers éléments dont on allègue l'inspection en retard sont en fait des spécificités de ce dernier aspect – et non des infractions distinctes. Tout élément dont l'inspection est en retard

établira que la maintenance de l'aéronef n'avait pas été effectuée conformément à un calendrier qui est conforme aux normes. C'est le nombre de décollages effectués alors que la maintenance de l'aéronef n'avait pas été effectuée conformément aux normes qui détermine le nombre d'allégations et non le nombre d'éléments dont l'inspection est en retard.

Je crois que cette approche est convenable puisqu'elle est cohérente avec la jurisprudence antérieure^[15]. Dans une autre cause qui concerne une contravention à l'alinéa 605.86(1)a), l'inspection de trois éléments était en retard. Les éléments formaient la base d'une allégation simple selon laquelle la maintenance de l'aéronef n'avait pas été effectuée conformément aux normes. Le décollage subséquent a été considéré comme une infraction.

Maintenu

Le ministre a établi que sept décollages ont été effectués dans un aéronef qui était sous la garde et la responsabilité légales de BFEL alors que la maintenance de l'aéronef n'avait pas été effectuée conformément à un calendrier de maintenance qui est conforme aux normes de maintenance. L'inspection des radiobalises de repérage d'urgence et la compensation du compas étant en retard, ceci atteste que la maintenance de l'aéronef n'avait pas été effectuée conformément au calendrier de maintenance.

Amende

Les amendes pour les infractions aux articles 605.84 et 605.86 du RAC peuvent être discutées ensemble.

M. Villemure plaide que tout élément relié à la maintenance doit être pris très sérieusement. Un message ferme doit être envoyé tant à la personne qui exploite l'aéronef qu'au public et aux autres pilotes. Il doit y avoir une punition et une dissuasion. Le non-respect d'une CN porte atteinte à l'état de navigabilité d'un aéronef. Il devra être retenu au sol. Mais, dans le cas en l'espèce, il a continué d'être piloté dans des régions reculées et dans un espace aérien non contrôlé. L'ampleur de l'amende était justifié, tant comme élément dissuasif spécifique que général. Aucune circonstance atténuante n'a été soulevée. Tous les éléments qui ne relevaient pas d'une CN avaient aussi une importance significative.

M^e Dellow a laissé entendre que les infractions correspondaient à un niveau de gravité moindre. Les vols qui ont eu lieu alors que l'inspection de certains éléments était en retard n'étaient que des vols locaux à des fins de formation effectués dans un rayon de cinq milles de la base. La CN n'était pas cruciale puisqu'il s'agissait d'une inspection pour voir si le palier de commande de pas du rotor de queue était rugueux ou coincé. Lorsqu'il a été inspecté par la suite, on n'a pas considéré que c'était le cas. Il s'est aussi attardé au nombre de chefs d'accusation au dossier, en plaidant que la présentation d'un tel nombre était sans précédent et il a demandé au Tribunal de prendre cela en considération.

Entre l'introduction des chefs d'accusation et l'audience en révision, Transports Canada a diffusé un communiqué de presse qui prêtait à confusion. M^e Dellow interprétait la CN comme une directive afin d'inspecter et de remplacer au besoin, alors que le communiqué de presse disait que

BFEL n'avait pas remplacé un palier de rotor de queue, selon les exigences de la CN. M. Billings a témoigné qu'il avait reçu de nombreux appels téléphoniques d'amis et de clients en raison de cela. M^e Dellow dit que ses clients ont déjà été punis par la déclaration de faits erronée du communiqué de presse.

Je suis d'accord avec M. Villemure en ce qui a trait à l'importance de se conformer à une CN dans le délai imparti. Comme sa définition l'indique, une CN est en partie une directive qui commande une action de maintenance afin que l'aéronef soit apte à être piloté en toute sûreté. Cette CN visait à détecter la corrosion d'un palier, à prévenir la défectuosité du palier et une « perte de contrôle directionnel subséquente de l'hélicoptère »^[16] — donc, une conséquence désastreuse possible. En conséquence, cela ne doit pas être pris à la légère.

Les deux parties ont fait référence à la décision *Wyer*^[17] comme guide pour les principes de détermination de la peine. Les principes énoncés dans la cause incluent la dénonciation, la dissuasion, tant spécifique que générale, la réhabilitation et les recommandations concernant l'application de la loi. Tant les facteurs aggravants qu'atténuants doivent être pris en considération lorsqu'on se prononce sur la pondération des principes.

Dans cette cause, je crois que la dénonciation et la dissuasion générale méritent une grande considération. Le milieu de l'aviation et le public qui voyage ont besoin de savoir que des infractions de cette nature sont prises au sérieux. Je ne considère pas que la dissuasion spécifique soit aussi importante. À mon avis, après avoir observé M. Billings et entendu son témoignage, il est peu probable qu'il se retrouve à nouveau dans une telle situation. Dans la même veine, la réhabilitation n'est pas un facteur principal.

J'accepte comme circonstance atténuante le fait qu'il n'y a pas d'infraction antérieure. M. Billings éprouve des remords et a effectivement collaboré avec les autorités. Le communiqué de presse a attribué à tort certaines actions à BFEL en ce qui concerne la CN. Cela a entraîné des conséquences négatives pour BFEL par l'intermédiaire de M. Billings. Cette circonstance peut être considérée comme atténuante et une façon inappropriée de procéder de la part des autorités.

Transports Canada a recommandé une amende de 5 000 \$ par infraction. À la lumière des circonstances atténuantes, je la réduis à 4 000 \$ par infraction. Il faut fermement mettre l'accent sur les principes de dénonciation et de dissuasion générale en matière de navigabilité. L'essence d'une CN est d'assurer la sûreté d'un aéronef. Le milieu de l'aviation et le public qui voyage ont besoin de savoir que cette question est considérée très sérieusement.

Les mêmes principes s'appliquent aux infractions relatives aux inspections en souffrance. L'inspection annuelle d'un aéronef fait partie intégrante de s'assurer de sa navigabilité. Étant donné les facteurs atténuants susmentionnés, je réduis l'amende pour chaque infraction de 1 250 \$ à 1 000 \$.

Exploiter un ATS sans CEA — Paragraphe 700.02(1) du RAC

Le ministre a prétendu qu'à six reprises, à Charlie Lake (Colombie-Britannique) ou dans les environs, BFEL a exploité les aéronefs C-GZXA et C-FNNE comme un ATS sans être titulaire d'un CEA.

La preuve

Exploiter un aéronef — Rémunération

Chefs d'accusation 1 et 2

À l'appui du chef d'accusation 1, on retrouve un extrait du carnet de route de l'hélicoptère C-GZXA, un hélicoptère Robinson 44 (pièce M-3). On y indique qu'un vol d'une durée de 2,1 heures, piloté par M. Billings, a eu lieu le 19 janvier 2004 à partir de Grandhaven. La pièce M-12 est la facture n° 256 de CIL à Burlington Resources Canada Ltd. pour des frais reliés à 2,4 heures en hélicoptère, le 19 janvier 2004.

En ce qui concerne le chef d'accusation 2, le carnet de route de C-GZXA indique un vol en date du 24 janvier 2004, piloté par M. Billings, de Grandhaven et d'une durée de 1,2 heure. La facture de CIL n° 256 impute un temps de 1,5 heure en hélicoptère à Burlington Resources à bord du C-GZXA, ce jour-là.

Les montants imputés pour les vols des 19 et 24 janvier 2004 figurent parmi d'autres sur la facture n° 256, laquelle indique aussi qu'un panneau de signalisation a été transporté. Jointe à cette pièce, il y a un chèque de Burlington Resources à CIL pour la totalité du montant de la facture n° 256, notamment pour les montants susmentionnés.

Chefs d'accusation 3, 5 et 6

Le carnet de route indique qu'il y a eu des vols à bord du C-GZXA les 10, 11 et 12 juillet 2004. Chaque vol était piloté par M. Billings de la base de Challenger pendant respectivement 1 heure, 1,2 heure et 1 heure. La pièce M-13 est la facture n° 260 de CIL qui impute à Devon Canada Corporation des temps de vol en hélicoptère respectivement de 0,6 heure, 0,8 heure, et 0,6 heure à bord du C-GZXA.

Chef d'accusation 4

Le carnet de route de l'aéronef C-FNNE indique un vol le 10 juillet 2004, piloté par M. Billings, de la base de Challenger pendant 1,6 heure. Il mentionne le transport d'un passager. Ce temps se retrouve sur la facture n° 260 de CIL en date du 10 juillet 2004 qui impute à Devon Canada Corporation un temps de vol en hélicoptère de 1,2 heure.

Structure organisationnelle

Un profil d'entreprise émis par le gouvernement de la Colombie-Britannique concernant les trois compagnies, soit BFEL, CHL et CIL, a été présenté en preuve (pièce M-8). Les deux premières compagnies indiquent Brant Paul Billings et Elizabeth Ann Billings comme

administrateurs et dirigeants alors que la troisième indique uniquement M. Billings dans ces fonctions.

La relation entre les deux dernières compagnies est décrite dans une lettre, dont le papier à entête est celui de CIL, en date du 1^{er} mai 2003 à Baytex Energy Ltd., signée par M. Billings (pièce M-11). Sous la ligne du signataire, il y est indiqué : Brant Billings, propriétaire/exploitant de Challenger Inspections, une division de Challenger Helicopters. Un profil d'entreprise de la compagnie CIL est joint à la lettre qui atteste que Brant Billings est seul propriétaire et exploitant de CIL de Fort St. John (Colombie-Britannique) et que la compagnie est une division de CHL.

En ce qui concerne CHL, une publicité dans une publication du domaine pétrolière déclare en partie qu'elle fournit un transport aéronautique spécialisé dans le domaine pétrolière et en gestion de têtes de puits haute gamme (pièce M-10).

L'aéronef

M. Billings a témoigné que BFEL possédait les deux aéronefs. Ils étaient tous deux enregistrés au nom de BFEL (pièces M-6 et M-7).

Certificat d'exploitation aérienne

Un certificat de secrétaire établit que, selon les dossiers de Transports Canada, le ministre n'a délivré aucun CEA à BFEL entre les 1^{er} janvier et 31 juillet 2004 l'autorisant à exploiter un ATS (pièce M-18). Dans la preuve présentée qui vaut pour l'ensemble des dossiers, il y avait une déclaration faite à M. Woolridge de l'OTC (pièce M-19). Interrogé à cet égard, M. Billings a reconnu qu'il ne possédait pas de CEA. On ne l'a pas interrogé à savoir si un tel certificat avait été délivré à BFEL.

La loi^[18]

Le paragraphe 700.02(1) du RAC :

700.02 (1) Il est interdit d'exploiter un service de transport aérien à moins d'être titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne qui autorise l'exploitation d'un tel service et de se conformer à ses dispositions.

Discussion

Le ministre doit prouver chaque élément de l'infraction alléguée. Dans cette cause, il doit prouver :

1. les dates, les heures et les endroits allégués,
2. que BFEL exploitait un ATS,
3. alors qu'elle n'était pas titulaire et ne respectait pas les dispositions d'un CEA.

On ne peut discerner le sens d'un ATS que par une combinaison de définitions. Un ATS comporte deux aspects. Il désigne :

1. un service aérien commercial,
2. qui est exploité pour transporter des personnes ou d'autres éléments entre deux points.

Un service d'aviation commerciale désigne l'utilisation d'un aéronef contre une rémunération. « Rémunération » désigne une « rétribution [...] demandée ou perçue, directement ou indirectement, pour l'utilisation d'un aéronef ».

La preuve des carnets de route des deux aéronefs indique que ceux-ci ont été pilotés aux dates, aux heures et aux endroits allégués dans l'avis. BFEL était à la fois propriétaire et propriétaire enregistré des deux aéronefs. La preuve démontre que des personnes et des biens ont été transportés à bord d'un aéronef entre deux points.

Pour être un service aérien commercial, l'aéronef doit avoir été utilisé contre une rémunération. Les pièces M-12 et M-13 sont des factures envoyées par CIL à Burlington Resources Canada Ltd. et à Devon Canada Corporation FSJ, pour réclamer un paiement pour l'utilisation de l'aéronef. Les pièces contiennent aussi des informations sur les paiements effectués par les compagnies à CIL.

Le ministre a présenté un certificat du secrétaire (pièce M-18) qui stipule qu'aucun CEA n'a été délivré à BFEL l'autorisant à exploiter un ATS entre les 1^{er} janvier et 31 juillet 2004, ce qui n'écarte pas la possibilité qu'un CEA en vigueur ait été délivré avant les dates sur le certificat.

La pièce M-19 est une déclaration faite par M. Billings à M. Woolridge de l'OTC le 26 septembre 2004 dans le cours de l'enquête. M. Woolridge a demandé à M. Billings s'il était titulaire d'un CEA délivré par Transports Canada. Il a répondu par la négative. Cette preuve a été acceptée au dossier P-3115-02 puisqu'elle était pertinente pour l'allégation selon laquelle M. Billings avait exploité un ATS sans CEA. Ici, on allègue que BFEL a exploité un ATS sans CEA. Aucune question n'a été posée à M. Billings concernant BFEL. La déclaration n'est d'aucune aide pour établir si BFEL était ou non en possession d'un CEA.

Je considère que BFEL ne possédait pas de CEA au cours de la période qui s'applique. J'en viens à cette conclusion en me fondant sur une évaluation de la preuve de M. Billings, dans son ensemble. J'ai trouvé qu'il était un témoin honnête et sincère. Interrogé par l'inspecteur Bryant, il a concédé qu'il avait dépassé la limite. Je crois que si BFEL avait eu un CEA, il l'aurait simplement présenté pour empêcher ces procédures. Je suis conscient qu'il n'est pas tenu de le faire étant donné que le fardeau de prouver qu'il n'en avait pas reposait sur le ministre, mais compte tenu de mon évaluation de M. Billings, je considère que cette conclusion est appropriée.

La question en litige

Étant donné que l'analyse qui précède montre qu'un ATS était exploité alors qu'aucun CEA n'était en vigueur, la question à trancher est celle de savoir qui exploitait l'ATS.

M. Villemure prétend que c'est BFEL. Étant donné que BFEL était propriétaire des deux aéronefs, elle en avait la garde et la responsabilité légales. Aucune preuve ne laissait entendre qu'un changement de garde et de responsabilité ait eu lieu entre BFEL et CIL. M. Billings était administrateur et dirigeant des deux compagnies, d'où le lien entre celles-ci et, par conséquent, BFEL était rémunérée indirectement.

M^e Dellow prétend qu'on ne poursuit pas la bonne partie. Il a déclaré qu'il faut adhérer aux principes de droit corporatif qui permettent de considérer que BFEL et CIL sont des entités juridiques distinctes. Étant donné que CIL a reçu la rémunération, c'est elle qui a exploité l'ATS. Aucune circonstance n'a permis au juge des faits de percer le voile corporatif et aucune preuve n'a attesté que BFEL a reçu directement ou indirectement un bénéfice quelconque.

Maintenu

Je rejette les chefs d'accusation contre BFEL. La preuve ne montre pas que BFEL a exploité un ATS, étant donné qu'aucune preuve n'atteste qu'elle a reçu un quelconque paiement ou bénéfice, soit directement ou indirectement.

Dans les circonstances, quatre entités sont en cause :

1. BFEL qui était propriétaire des aéronefs et au nom de qui ceux-ci étaient enregistrés;
2. CIL qui facturait et recevait les paiements pour les vols;
3. M. Billings qui était un des administrateurs et dirigeants de BFEL;
4. CHL, dont CIL est une division.

M. Billings était administrateur et dirigeant de chacune des compagnies susmentionnées. La preuve montre qu'il était le seul propriétaire et exploitant de CIL. Aucune preuve n'a été versée au dossier concernant la propriété des autres compagnies et il n'y a aucune preuve de lien juridique entre CIL et BFEL.

La jurisprudence du Tribunal^[19] a reconnu les prémisses de base du droit corporatif énoncées dans la cause *Salomon*^[20], qui prévoient qu'une personne juridique créée par incorporation est une entité distincte de ses actionnaires et de ses administrateurs, et ce, même dans le cas d'une compagnie à propriétaire unique, la compagnie n'est pas un alias pour le propriétaire.

Le ministre s'appuie sur la définition de « rémunération », laquelle est suffisamment large pour englober les circonstances. La définition est très large, conçue pour capter tout genre de scénarios où certaines formes de rémunération changent de mains pour l'utilisation d'un aéronef.

Il existe une preuve selon laquelle CIL a imputé et perçu directement le paiement pour l'utilisation de l'aéronef. Le ministre laisse entendre que certains bénéfices devaient provenir de BFEL étant donné qu'elle exploitait les aéronefs et que ceux-ci étaient sous sa garde et sa responsabilité légales. Mais essentiellement, dans le même type de circonstances dans le dossier P-3115-02, le ministre dit que M. Billings était celui qui recevait les bénéfices indirects, là encore, en s'appuyant sur la définition.

Dans ce dossier, la preuve a établi que M. Billings est l'unique propriétaire de la compagnie. Le seul lien qui existe entre CIL et BFEL dans la preuve est que les compagnies ont des administrateurs et des dirigeants en commun. Il n'y a aucune preuve d'un lien plus direct entre elles comme il y en avait entre CIL et M. Billings. Je ne peux conclure que BFEL a tiré un bénéfice de ce qui est devant moi.

Les chefs d'accusation sont rejetés.

CONCLUSION

Dossier n° P-3113-33 (TATC)

Brant Paul Billings

Sous-alinéa 605.84(1)c)(i) du RAC

Le chef d'accusation est rejeté.

Dossier n° P-3114-41 (TATC)

Billings Family Enterprises Ltd.

Sous-alinéa 605.84(1)c)(i) du RAC - 10 chefs d'accusation

Le ministre a prouvé chaque élément de l'infraction. À la lumière des circonstances atténuantes, je réduis l'amende de 5 000 \$ à 4 000 \$ par chef, soit un montant total de 40 000 \$.

Alinéa 605.86(1)a) du RAC - 16 chefs d'accusation

Extincteur d'incendie

Je rejette les sept chefs d'accusation selon lesquels la maintenance de l'aéronef n'avait pas été effectuée conformément à un calendrier de maintenance qui est conforme aux normes.

Radiobalises de repérage d'urgence

Je maintiens les sept allégations selon lesquelles la maintenance de l'aéronef n'avait pas été effectuée conformément à un calendrier de maintenance qui est conforme aux normes. Je réduis l'amende de 1 250 \$ à 1 000 \$ pour chaque infraction, soit un montant total de 7 000 \$.

Compensation annuelle du compas

Le ministre a prouvé que la compensation du compas était en retard. Toutefois, je considère que ces deux allégations ne sont pas distinctes, mais elles viennent expliciter que la maintenance de l'aéronef n'avait pas été effectuée conformément aux normes lorsque les décollages ont été

effectués les 5 et 8 avril 2005. Elles sont subsumées aux chefs d'accusation reliés aux radiobalises de repérage d'urgence. En conséquence, l'amende est annulée.

Paragraphe 700.02(1) du RAC - six chefs d'accusation

Je rejette les chefs d'accusation contre BFEL. La preuve n'indique pas que BFEL a exploité un ATS étant donné qu'il n'y a aucune preuve qu'elle ait reçu un paiement ou un bénéfice quelconque, soit directement ou indirectement.

Dossier n° P-3115-02 (TATC)

Brant Paul Billings

Paragraphe 700.02(1) du RAC - trois chefs d'accusation

Je maintiens les chefs d'accusation contre M. Billings. La preuve indique qu'il a exploité un ATS pour lequel il recevait un bénéfice indirect pour l'utilisation de l'aéronef. Je maintiens la suspension de 14 jours de la licence de pilote professionnel de M. Billings pour chacun des trois chefs d'accusation, soit une suspension totale de 42 jours.

Le 16 janvier 2006

Allister Ogilvie
Vice-président
Tribunal d'appel des transports du Canada

^[1] Sara Blake, *Administrative Law in Canada*, 2^e éd., 1997 à la p. 51;

Canada (Ministre des Transports) c. Arctic Wings Ltd., [2004], décision à la suite d'une révision, W-2902-41

(TATC), [2004] D.T.A.C. n° 43 (QL).

^[2] *R. c. Henri*, [1972] 9 CCC (2d) (B.C.C.A.).

R. c. O'Brien, [1964] 50 DLR (2d) (Sask. Dist. Ct.).

^[3] *Canada (Ministre des Transports) c. Bruno Tomassini*, [2003], décision à la suite d'une révision, Q-2520-33

(TATC), [2003] D.T.A.T.C. n° 38 (QL).

^[4] *R. c. Biller*, [1999] S.J. n° 202, 31 mars 1999; *R. c. Laserich*, [1977] 4 W.W.R. 703 (N.W.T.C.A.);

R. c. Race, (1974) 14 C.C.C. (2^e) 165 (C. dist. Ont.).

^[5] *Ibid.*

^[6] *Biller*, *supra* note 4.

^[7] *Supra* note 3.

^[8] *Canada (Ministre des Transports) c. Stage Air South Ltd.*, [2004], décision à la suite d'un appel, P-2585-41

(TATC) , [2004] D.T.A.T.C. n° 7 (QL).

^[9] *Salomon c. Salomon & Co. Ltd.*, [1897] A.C. 22.

^[10] *Stage Air South Ltd.*, *supra* note 8.

^[11] *Supra* note 9.

^[12] Consultez les principes de droit exposés aux pages 12 et 17.

^[13] Consultez les principes de droit exposés aux pages 12 et 17.

^[14] *Edmundo R. Sanchez c. Canada (Ministre des Transports)*, [1989], décision à la suite d'un appel, O-0104-02

(TAC) , [1989] D.T.A.C. n° 30 (QL).

Delco Aviation Limited c. Canada (Ministre des Transports), [2001], décision à la suite d'un appel, O-1918-41

(TAC) , [2001] D.T.A.C. n° 50 (QL).

Delco Aviation Limited c. Canada (Ministre des Transports), 2005 CAF 7.

^[15] *Canada (Ministre des Transports) c. James Edgar Darwin*, [2003], décision à la suite d'une révision, P-2794-37

(TATC) , [2003] D.T.A.T.C. n° 44 (QL).

^[16] Voir la pièce M-4.

^[17] *Canada (Ministre des Transports) c. Kurt William M. Wyer*, [1988], décision à la suite d'un appel, O-0075-33

(TAC) , [1988] D.T.A.C. n° 123 (QL).

[\[18\]](#) Consultez les principes de droit exposés aux pages 12 et 17.

[\[19\]](#) *Stage Air South Ltd.*, *supra* note 8.

[\[20\]](#) *Supra* note 9.