

TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE

ENTRE :

Ministre des Transports, requérant(e)

- et -

Robert Nault, intimé(e)

LÉGISLATION:

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

Règlement de l'Air, C.R.C. 1978, ch. 2, al. 534(2)b

Responsabilité civile du propriétaire de l'aéronef, Vol à basse altitude

Décision à la suite d'une révision
Pierre Rivest

Décision : le 8 novembre 1996

Je rejette les allégations du ministre ainsi que l'amende de 750 \$ imposée à l'intimé, M. Robert Nault.

L'audience en révision relative à l'affaire citée en rubrique a été tenue le mardi 22 octobre 1996, à 10 h, à la Cour fédérale du Canada à Montréal (Québec).

Les témoins ont tous prêté serment. J'ai demandé l'exclusion des témoins.

HISTORIQUE

Robert Nault, l'intimé, est poursuivi en vertu du paragraphe 8.4(1) de la *Loi sur l'aéronautique* en tant que propriétaire de l'aéronef immatriculé C-GUBP. Il s'est vu imposer une amende de 750 \$ en vertu de l'article 7.7 de la même loi et du *Règlement sur les textes désignés* (Règlement de l'Air, série I, n° 3) et ce, pour avoir contrevenu à l'alinéa 534(2)b du *Règlement de l'Air*, le 23 mai 1996, vers 20 h 27 (heure locale), à Vaudreuil-sur-le-Lac (Québec).

L'amende n'ayant pas été payée à la date limite du 29 juillet 1996, la cause a été portée à l'attention du Tribunal de l'aviation civile pour révision.

LA LOI

L'alinéa 534(2)b) est considéré comme étant un texte désigné par lequel le ministre est en droit d'imposer une amende maximale de 1 000 \$ pour une personne physique.

Cet alinéa dit :

(2) Sauf dans les cas prévus aux paragraphes (4), (5) et (6) ou sauf en conformité avec une autorisation délivrée par le ministre, à moins de décoller, d'atterrir ou tenter d'atterrir, il est interdit à quiconque pilote un aéronef a) (...)

b) ailleurs qu'au-dessus des agglomérations urbaines, villageoises ou autres ou des rassemblements de personnes en plein air, de voler à une altitude inférieure à 500 pieds au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 500 pieds de l'aéronef.

Pour sa part, le paragraphe 8.4(1) de la *Loi sur l'aéronautique* dit :

8.4 (1) Lorsqu'une personne peut être poursuivie en raison d'une infraction à la présente partie ou à ses textes d'application relative à un aéronef, le propriétaire enregistré peut être poursuivi et encourir la peine prévue, à moins que, lors de l'infraction, l'aéronef n'ait été en possession d'un tiers sans le consentement du propriétaire.

INTRODUCTION

Après les présentations d'usage et l'explication des procédures utilisées par le Tribunal, les parties en cause ont confirmé qu'à l'exception des documents et des échanges verbaux qui ont précédé l'audience et qui y sont reliés, aucun autre document, échange verbal ou écrit n'a été fait ou aurait besoin d'être fait.

Cependant, l'intimé, M. Robert Nault, a senti le besoin de reprocher à Transports Canada de ne pas lui avoir fourni copie du rapport d'infraction qui le concernait malgré qu'il en avait fait la demande. De plus, il reprochera, plus tard durant l'audience, le fait de lui avoir soumis un document en provenance du Centre de contrôle de Mirabel que très tard la veille de l'audience.

Au sujet du premier reproche, le représentant du requérant, M. Umberto Tamborriello, explique qu'il se devait, à ce moment-là, de garder confidentielle l'identité des témoins; il confirme qu'il avait donné verbalement le contenu du rapport à M. Nault.

Il n'y a pas eu d'explication valable quant au deuxième reproche.

J'ai alors signifié à l'intimé que, s'il se croyait lésé dans ses droits, il pouvait demander un ajournement, ce qu'il n'a pas jugé opportun de faire.

LES TÉMOINS DU REQUÉRANT

Le premier témoin, l'inspecteur **Douglas Gough**, ne fait que produire et expliquer le rapport (pièce R-1) qu'il avait lui-même complété le 24 mai 1996, soit le lendemain de l'événement.

L'heure de l'infraction, « 08:27 », telle qu'indiquée sur le rapport, ne dit pas s'il s'agit de l'avant-midi ou du soir. Au cours de son témoignage, M. Gough confirme qu'il s'agit du matin, affirmation répétée en contre-interrogatoire. Or, l'événement a eu lieu le soir!

Les deux autres témoins sont **M. et M^{me} Vicinzo**. Ils décrivent, chacun de la même façon, les manoeuvres de l'aéronef qu'ils ont observées près de leur maison, le 23 mai 1996, vers 20 h 27 (heure locale).

En se référant à certains points de repère dont, entre autres, un poteau de corde à linge de 15 pieds de haut, une clôture, leur maison, les dimensions de leur terrain et un arbre dans un champ voisin (voir photos en R-2, R-3 et R-4), ils confirment que l'aéronef a volé en partie au-dessus de leur terrain, soit à environ 50 pieds de leur maison, à une altitude de 3 à 4 fois plus élevée que le poteau de corde à linge, soit à environ 100 pieds du sol au maximum.

L'immatriculation de l'aéronef aurait été lue par les deux témoins mais c'est M^{me} Vicinzo qui l'a inscrite sur un papier pour, le lendemain, la donner par téléphone à Transports Canada.

En contre-interrogatoire, les témoins ne peuvent déterminer la vitesse de l'aéronef sauf pour dire qu'il passait assez vite. Toutefois, les témoins sont sûrs des lettres d'immatriculation, observées en dessous de l'aile, ainsi que des couleurs de l'aéronef, soit blanc et jaune.

En complément de preuve, M. Tamborriello soumet une copie du certificat d'immatriculation de l'aéronef C-GUBP (pièce R-5), un Cessna 182P, enregistré au nom de Robert Nault.

TÉMOIGNAGE DE L'INTIMÉ

M. Nault témoigne pour lui-même. Au début, il se plaint de nouveau de la façon cavalière d'agir de Transports Canada alors qu'il se voit surpris de la version des faits comparée aux conversations téléphoniques qu'il avait eues, de voir trois témoins au lieu de deux contrairement à ce qu'on lui avait laissé entendre et de n'avoir reçu un document incriminant qu'à 16 h la veille de l'audience.

De plus, il fait remarquer au Tribunal qu'à deux reprises, l'inspecteur Gough a déclaré que l'incident avait eu lieu dans l'avant-midi alors qu'il s'agit de la soirée.

J'ai réitéré ma remarque du début en lui disant qu'il pouvait demander un ajournement, ce qu'il a de nouveau refusé.

Quant à son témoignage, M. Nault déclare simplement que le 23 mai 1996, ni lui ni son aéronef n'a volé.

À preuve, les documents et les commentaires suivants :

- copie du carnet de route de l'aéronef (pièce I-1);
- copie du carnet technique (pièce I-2);
- copie du carnet du pilote (pièce I-3).

Dans les trois cas, il n'y a pas de temps de vol d'inscrit pour le 23 mai 1996.

Note : j'ai remarqué que le vol du 25 mai 1996, inscrit dans le carnet de route et dans le carnet du pilote, est absent dans le carnet technique de l'aéronef. Toutefois, par la suite, le total des heures de vol est partout identique. Toujours dans le carnet technique, à partir du 31 mai jusqu'au 26 juin, les heures de vol ne sont pas compilées alors qu'elles sont inscrites dans les deux autres carnets.

- Quoique cela n'ait pas de rapport avec le vol du 23 mai, une lettre de la compagnie Aero Dynamic (pièce I-4) confirme qu'à partir du 27 mai, l'aéronef est en révision mécanique;
- finalement, l'intimé affirme que le 23 mai, entre 19 h et 21 h (heure locale), il était en réunion d'affaire avec un imprimeur du nom de Jean-Claude Crête.

En contre-interrogatoire, l'intimé, à la suite d'une question de M. Tamborriello, confirme qu'il y a un deuxième pilote qui utilise son aéronef mais qu'à la date de l'événement, celui-ci était à Sept-Îles. Il est formel sur ce point et réaffirme que le 23 mai 1996, son aéronef n'a pas volé.

M. Tamborriello exhibe alors deux documents. Le premier, de Statistiques Canada, confirme qu'un aéronef immatriculé C-GUBP a, le 23 mai 1996, fait un vol « posé/décollé » (Stop and Go) à l'aéroport de Mascouche (identifié comme étant SK3 sur la deuxième page du document). L'heure est 0012 (temps universel), soit 20 h 12 heure locale.

Le deuxième document est une lettre assermentée d'un représentant de la tour de contrôle de Mirabel, lettre qui stipule que le même aéronef C-GUBP a fait, à la même heure, un « posé/décollé » à Mirabel pour ensuite s'en retourner à Mascouche.

En réinterrogatoire, l'intimé s'est contenté de faire les commentaires suivants :

- Il met en doute la crédibilité des rapports soumis par le requérant. Il en a pour preuve le fait que le rapport de Statistiques Canada, en haut de la page deux, parle de deux mouvements à Mascouche tandis que le deuxième document parle d'un « posé/décollé » à Mirabel, en provenance de Mascouche, puis retour à Mascouche. Lequel est vrai ?

Dans un autre rapport (pièce I-7), page 2, en date du 6 mai 1996 (06056), on indique que son aéronef, C-GUBP, serait allé d'un aéroport identifié comme étant S7N à Dorval (YUL); le 14 mai 1996, C-GUBP, aurait volé de Mascouche (SK3) à ce même aéroport S7N. Or, une telle identification d'aéroport n'existe pas; il s'agirait plutôt de SN7 qui identifie l'aéroport de Farnham (les corrections de S7N en SN7 sur le rapport en question sont de l'intimé lui-même); d'où le peu de crédibilité que l'intimé attache aux rapports issus de Statistiques Canada. D'après l'intimé, celui-ci n'a jamais été à Farnham;

- finalement, M. Nault prétend qu'il n'aurait pas pu passer de Mascouche (dans les documents soumis par le requérant, l'aéronef serait toujours parti de Mascouche) à Vaudreuil dans les 15 minutes nécessaires pour arriver à 20 h 27 (heure locale), l'aéronef n'étant pas assez vite pour cela (120 noeuds).

Après un certain échange de questions et de commentaires, chacune des parties est restée sur ses positions.

Le deuxième témoin de l'intimé, M. Jean-Claude Crête est l'imprimeur chez qui M. Nault se trouvait le 23 mai 1996 entre 19 h et 21 h. M. Crête corrobore donc ce qui s'était dit auparavant à ce sujet. Il maintient son affirmation en contre-interrogatoire en ajoutant que ce rendez-vous avait été inscrit à son agenda et qu'il avait même consulté de nouveau cette date lorsque M. Nault lui a téléphoné suite à la plainte dont Transports Canada lui a fait part ultérieurement. À l'audience, M. Crête n'avait pas son agenda avec lui.

Fin de la preuve de l'intimé.

PLAIDOYERS

Plaidoyer du requérant

Le requérant a d'abord répété les articles de la réglementation en cause. Puis, il a insisté sur le fait que les témoins qui avaient vu l'aéronef à basse altitude n'ont pas été démentis.

Il accorde peu de crédibilité aux carnets exhibés par l'intimé, ces derniers étant compilés par le défendeur lui-même.

Ce sont plutôt les documents soumis par Statistiques Canada et par le Contrôle aérien de Mirabel qui font foi du vol de C-GUBP le 23 mai 1996.

Pour ce qui est de l'alibi de l'intimé, le témoin Crête n'ayant pas son agenda avec lui à l'audience, il est difficile d'y donner beaucoup d'importance.

Finalement, avec un aéronef qui vole entre 120 à 130 noeuds, parcourir de 30 à 35 miles nautiques en 15 minutes est très réaliste.

Selon la prépondérance des probabilités, le 23 mai 1996, vers 20 h 27, à Vaudreuil-sur-le-Lac, l'aéronef C-GUBP a bien volé au-dessus d'une résidence en dessous de 500 pieds d'altitude et à moins de 500 pieds horizontalement.

L'objectif de la réglementation est de maintenir la sécurité aérienne et l'amende imposée aujourd'hui, en conformité avec le règlement, a pour but d'éviter la récidive et de faire un exemple pour les autres.

M. Tamborriello ajoute qu'il se réserve le droit de faire une représentation écrite si, après la décision, le Tribunal décide de diminuer le montant de l'amende imposé de 750 \$.

Plaidoyer de l'intimé

M. Nault réaffirme que ni lui ni son aéronef n'a volé le 23 mai 1996.

Quant aux témoins oculaires, il met en doute leur capacité de lire, sur un aéronef qui vole à 120 noeuds, à la hauteur estimée de 100 pieds, les 5 lettres d'identification d'un aéronef qui leur passe au-dessus de la tête d'autant plus qu'à cette heure de la journée (20 h 27), en regardant dans la direction mentionnée, ils ont le soleil de face.

Les documents de Statistiques Canada et du contrôleur aérien de Mirabel, en plus de se contredire, indiquent toujours que, d'une façon ou d'une autre l'aéronef serait retourné à Mascouche ou y serait même resté, d'où l'impossibilité, par la suite, de voler de Mascouche à Vaudreuil en 15 minutes.

RÉSUMÉ ET CONCLUSION

Le requérant doit démontrer, selon la prépondérance des probabilités, quatre choses :

- qu'il y a eu infraction de l'alinéa 534(2)b);
- que cette infraction a été commise :
- par un aéronef immatriculé C-GUBP;
- à Vaudreuil-sur-le-Lac;
- que cet aéronef est enregistré au nom de l'intimé.

Sur le premier point, il y a tout lieu de croire les témoins oculaires quant à la distance et à l'altitude auxquelles a passé l'aéronef le 23 mai 1996 vers 20 h 27 et ce, en contravention avec l'alinéa 534(2)b).

Pour ce qui est du deuxième point, à moins de preuves contraires, il pourrait en être de même pour l'immatriculation de l'aéronef observée par les témoins Vicinzo. Les documents de Statistiques Canada et de la Tour de contrôle de Mirabel tentent de confirmer qu'un aéronef Cessna 182, C-GUBP a volé cette journée-là mais, dans les deux documents, on dit que l'aéronef a soit retourné à Mascouche, soit y est resté après le « posé/décollé ». Ne disant pas la même chose eu égard à l'endroit où le vol a été effectué avant la soi-disant infraction, ces mêmes documents deviennent moins crédibles.

Finalement, aucune mention n'est faite sur le vol vers Vaudreuil-sur-le-Lac avant 20 h 27 ni sur le retour de l'aéronef à Mascouche (communication-radio) après 20 h 27. Aucune bande d'enregistrement de communication-radio n'a été produite en preuve. Personne de Statistiques Canada n'ayant témoigné pas plus que le contrôleur aérien, il est impossible de savoir ce qui en est. Si la prépondérance des probabilités demeure suffisante quant à l'identification de l'aéronef par les témoins oculaires, elle devient très faible eu égard au lieu où le vol a été effectué.

Quant au quatrième point, il n'y a aucun doute que l'aéronef immatriculé C-GUBP appartient à M. Robert Nault.

Maintenant, en défense, le Tribunal n'a aucune raison de ne pas croire le témoin Crête qui, sous serment, confirme que le 23 mai 1996 entre 19 h et 21 h, il était en compagnie de l'intimé, M. Nault. D'autre part, les carnets soumis par M. Nault n'indiquent aucun vol le 23 mai 1996. Je vois difficilement le propriétaire de l'aéronef attendre de savoir s'il sera accusé de quoi que ce soit avant d'inscrire ses heures de vol dans les carnets appropriés de façon à omettre le vol du 23 mai d'autant plus que le 25 mai l'aéronef a volé et que dès le 27 il entrait pour une inspection mécanique et ce, bien avant d'entendre parler de Transports Canada. De toute façon, une telle omission n'a pas été prouvée ni même mise en cause.

En résumé, je suis d'avis que si le requérant a prouvé selon la prépondérance des probabilités qu'un aéronef a violé l'alinéa 534(2)b) du *Règlement de l'Air*, il n'a pas suffisamment prouvé qu'il s'agissait de C-GUBP et surtout, encore moins à quel endroit les vols ont été effectués. Et même si la preuve eût été suffisante, le Tribunal, après avoir entendu l'intimé et son témoin, est obligé de conclure que l'aéronef C-GUBP a été piloté à l'insu de son propriétaire.

Or, le paragraphe 8.4(1) invoqué par le requérant dit, à la fin du paragraphe :

... à moins que, lors de l'infraction, l'aéronef n'ait été en possession d'un tiers sans le consentement du propriétaire.

DÉCISION

Pour toutes les raisons invoquées ci-dessus, je rejette les allégations du ministre ainsi que l'amende de 750 \$ imposée à l'intimé, M. Robert Nault.

Pierre Rivest
Conseiller
Tribunal de l'aviation civile