

TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE

ENTRE :

Ministre des Transports, requérant(e)

- et -

Bi-air Application Services Ltd., intimé(e)

LÉGISLATION:

C.R.C., c. 2, art. 534(2)(a)
l'article 534(2)(a) du Règlement de l'air

Vol à basse altitude, Agglomérations urbaines

**Décision à la suite d'une révision
L.R. Ohlhauser**

Décision : le 15 février 1990

TRADUCTION

Entendue : Lloydminster (Alberta), le 12 février 1990

L'INTIMÉ A CONTREVENU À L'ARTICLE 534(2)a) DU RÈGLEMENT DE L'AIR. POUR LES RAISONS MENTIONNÉES, L'AMENDE EST RÉDUITE À 250 \$. ELLE DOIT ÊTRE PAYÉE À L'ORDRE DU RECEVEUR GÉNÉRAL DU CANADA ET POSTÉE AU TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE, 4711, RUE YONGE, BUREAU 702, NORTH YORK (ONTARIO) M2N 6K8 AU PLUS TARD LE 2 AVRIL 1990.

Bi-Air Application Services Ltd, R.R. 3, Vermilion (Alberta) a reçu un avis d'imposition d'amende parce qu'étant le propriétaire inscrit d'un appareil immatriculé C-GORK, cet appareil a survolé, le 8 juin 1909, une zone bâtie du parc provincial Makwa, dans le district de Loon Lake (Saskatchewan) à une altitude de moins de 1000 pieds au-dessus du plus haut obstacle situé dans un rayon de 2000 pieds de l'appareil. Il s'agissait là d'une infraction à l'article 534(2)a) du *Règlement de l'air*. Comme le 25 septembre 1989, Bi-Air Application Services Ltd. n'avait pas payé l'amende, une audience eut lieu à cet égard.

M. MacCulloch, agent chargé de présenter le cas pour le ministère des Transports, produisit des pièces à conviction qui confirmaient que M. Murray était le propriétaire de Bi-Air, que celui-ci possédait un certificat d'exploitation valide et que l'appareil était enregistré sous le numéro C-GORK.

Le premier témoin du ministère des Transports, M. Catton, prêta serment dans les règles. Il déclara au cours de son témoignage que son adresse permanente était la parcelle 5, à Loon Lake, et qu'il vivait dans un lotissement qui compte de 75 à 100 bâtiments. Il déclara sous serment que le 8 juin 1909, alors qu'il se rasait, il entendit approcher un avion et sortit pour l'observer. Pendant une demi-heure environ, il le regarda exécuter plusieurs passages au-dessus des zones bâties et juste au-dessus de lui. Il ajouta que l'appareil volait à une centaine de pieds d'altitude. Les peupliers qui entourent le quartier où il demeure mesurent de 40 à 50 pieds de haut, et c'est sur eux qu'il se fonde pour évaluer l'altitude de l'avion, M. Catton déclara que le C-GORK l'avait survolé, lui et sa maison, à deux reprises, et que chaque fois, il lui avait pulvérisé du liquide sur le corps.

Les pièces 5, 6 et 7 confirment l'emplacement du lotissement et l'identité de l'appareil, ainsi que sa situation par rapport aux arbres avoisinants.

D'après son témoignage, M. Catton s'était inquiété des pulvérisations effectuées à partir de l'appareil et du fait qu'il volait trop bas. À son avis, la compagnie qui en était propriétaire ne possédait pas de permis pour effectuer ces pulvérisations.

M^{me} Catton fut ensuite appelée à témoigner et prêta serment. Quand il apparut que son témoignage allait corroborer celui de son mari, M. Catton, M. Wells confirma, au nom de Bi-Air, que l'appareil en question, propriété de Bi-Air, volait à basse altitude et effectuait des pulvérisations.

Le ministère des Transports ne produisit pas d'autres preuves. Après avoir prêté serment, M. Murray produisit les preuves confirmant qu'il était le président de Bi-Air Application Services Ltd. et confirma que le 8 juin 1989, son appareil volait à basse altitude. À sa connaissance, un représentant de la localité, M. Kack Jarrdene, en avait reçu l'autorisation, et la propriété à arroser était Jumbo Beach. Il affirma aussi connaître les méthodes à employer en matière de pulvérisation. Il déclara en outre qu'il avait coutume de demander à cet égard une exemption au Ministère. D'après sa déposition, il ignorait que la propriété en question nécessitait un permis, car il s'agissait de 50 acres à Jumbo Beach, sous l'autorité de M. Jarrdene.

M. Murray confirma qu'il ne pilotait pas l'appareil ce jour-là, mais était président et directeur de l'exploitation, et donc propriétaire de Bi-Air Application Services Ltd.

La pièce 8 fut produite pour définir l'expression de zone bâtie. Cette définition englobe les charpentes, surtout si elles ne sont pas à l'abandon, érigées ou construites par l'homme, y compris les maisons particulières, les écoles et l'élévateur à grains survolés par l'accusé. La référence provient d'un jugement prononcé par l'honorable juge T. Lismer de la Cour des juges provinciaux du Manitoba.

Les circonstances de la cause sont les suivantes :

1. le parc provincial Makwa est une zone bâtie;
2. l'appareil C-GORK volait à moins de 1000 pieds;
3. Bi-Air Application Services Ltd. était propriétaire de cet appareil;
4. M. Wells est le propriétaire de Bi-Air Application Services Ltd.

De l'aveu de M. Wells et comme les témoignages le prouvent, pour le compte de son client, Bi-Air Application Services Ltd., le C-GORK a survolé une zone bâtie du parc provincial Makwa, dans le district de Loon Lake (Saskatchewan), à une altitude de moins de 1000 pieds au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 2000 pieds de l'appareil.

Cette décision fut transmise aux parties, après quoi les arguments furent entendus à propos de l'amende.

Le ministère des Transports était d'avis que l'amende imposée (500 \$) était appropriée à une première infraction.

À l'examen des données dont je dispose, il m'apparaît qu'en vertu du barème des sanctions, une première infraction à l'article 534(2)a) entraîne une suspension de 7 (sept) à 14 (quatorze) jours ou une amende de 500 \$. J'estime que les peines relatives aux infractions à la *Loi sur l'aéronautique* doivent comporter des mesures portant sur la dénonciation, la dissuasion et la rééducation. Dans le cas qui nous occupe et d'après les faits qui me sont présentés, je pense que nous devrions mettre l'accent sur la rééducation car il me semble pouvoir considérer comme circonstance atténuante le fait que les méthodes adoptées n'étaient pas celles auxquelles souscrivaient normalement Bi-Air, et en particulier M. Murray.

Compte tenu de ces mesures, l'amende est réduite à 250 \$, à verser le 2 avril 1990.