

**TRIBUNAL D'APPEL DES TRANSPORTS DU CANADA**

ENTRE :

**James Vincent Filippone**, requérant(e)

- et -

**Ministre des Transports**, intimé(e)

**LÉGISLATION:**

*Loi sur l'aéronautique*, L.R.C. 1985, c. A-2, 6.9

*Règlement de l'aviation canadien*, DORS/96 433, 602.14(2)

---

**Décision à la suite d'une révision**  
**Jean-Marc Fortier**

---

**Décision : le 23 octobre 2008**

Référence : *Filippone c. Canada (Ministre des Transports)*, 2008 TATCF 31 (révision)

[Traduction française officielle]

Affaire entendue à Vancouver (Colombie-Britannique) les 8 et 9 avril et le 14 mai 2008

**Arrêt :** Le Tribunal conclut que, le 13 septembre 2006, James Vincent Filippone a utilisé son aéronef dans la mesure nécessaire pour effectuer le vol aux fins prévues, à une altitude et à une distance inférieures à celles qui sont visées à l'article 602.14(2)b du *Règlement de l'aviation canadien*, que l'aéronef a été utilisé à des fins de photographie aérienne par le titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne et qu'il a été ainsi utilisé sans constituer un danger pour les personnes ou les biens à la surface de Coal Harbour. En conséquence, le Tribunal annule la suspension de 30 jours imposée par le ministre.

Le Tribunal rejette également la demande de justification présentée par James Vincent Filippone au sujet de l'allocation des dépens.

**I. HISTORIQUE**

[1] Le 8 décembre 2006, le ministre des Transports a délivré un avis de suspension de la licence de pilote professionnel – hélicoptère du requérant, James Vincent Filippone, conformément à l'article 6.9 de la *Loi sur l'aéronautique* (Loi), alléguant que celui-ci avait contrevenu à l'article 602.14(2)b) du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC). L'annexe A de l'avis de suspension énonce ce qui suit :

[traduction]

1. Le ou vers le 13 septembre 2006, à environ 18h30, heure locale, à Coal Harbour ou à proximité de Coal Harbour, dans la ville de Vancouver (Colombie-Britannique), vous, James Vincent Filippone, avez utilisé un aéronef à une distance inférieure à 500 pieds de toute personne, tout navire, tout véhicule ou toute structure alors que vous n'effectuiez pas un décollage ou un atterrissage ou encore une manoeuvre autorisée en vertu de l'article 602.15 du *Règlement de l'aviation canadien*, contrevenant de ce fait à l'article 602.14(2) du *Règlement de l'aviation canadien*.

Suspension imposée : Licence de pilote professionnel - hélicoptère - 30 jours

## II. DISPOSITIONS LÉGISLATIVES APPLICABLES

[2] L'article 6.9(1) de la Loi est ainsi libellé :

**6.9** (1) Lorsqu'il décide de suspendre ou d'annuler un document d'aviation canadien parce que l'intéressé - titulaire du document ou propriétaire, exploitant ou utilisateur d'aéronefs, d'aéroports ou d'autres installations que vise le document - a contrevenu à la présente partie ou à un règlement, un avis, un arrêté, une mesure de sûreté ou une directive d'urgence pris sous son régime, le ministre expédie par courrier recommandé ou certifié à la dernière adresse connue de l'intéressé, ou par signification à personne, un avis de la mesure et de la date de sa prise d'effet, laquelle ne peut survenir moins de trente jours après l'expédition ou la signification de l'avis.

[3] Les articles 602.12(1), 602.14(2), 602.15(1) et (2), 602.16(1) et (2) et 702.22(2) du RAC sont pertinents en l'espèce :

**602.12 (1)** Pour l'application du présent article et des articles 602.14 et 602.15, un aéronef est réputé être utilisé au-dessus d'une zone bâtie ou au-dessus d'un rassemblement de personnes en plein air si la zone bâtie ou le rassemblement de personnes en plein air est à une distance, mesurée horizontalement :

a) de 500 pieds ou moins d'un hélicoptère ou d'un ballon;

b) de 2 000 pieds ou moins d'un aéronef autre qu'un hélicoptère ou qu'un ballon.

**602.14 (2)** Sauf s'il s'agit d'effectuer le décollage, l'approche ou l'atterrissage d'un aéronef ou lorsque la personne y est autorisée en application de l'article 602.15, il est interdit d'utiliser un aéronef :

*a)* au-dessus d'une zone bâtie ou au-dessus d'un rassemblement de personnes en plein air, à moins que l'aéronef ne soit utilisé à une altitude qui permettrait, en cas d'urgence exigeant un atterrissage immédiat, d'effectuer un atterrissage sans constituer un danger pour les personnes ou les biens à la surface, et, dans tous les cas, à une altitude d'au moins :

(i) dans le cas d'un avion, 1 000 pieds au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé à une distance de 2 000 pieds ou moins de l'avion, mesurée horizontalement,

(ii) dans le cas d'un ballon, 500 pieds au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé à une distance de 500 pieds ou moins du ballon, mesurée horizontalement,

(iii) dans le cas d'un aéronef autre qu'un avion ou un ballon, 1 000 pieds au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé à une distance de 500 pieds ou moins de l'aéronef, mesurée horizontalement;

*b)* dans les cas autres que ceux visés à l'alinéa *a)*, à une distance inférieure à 500 pieds de toute personne, tout navire, tout véhicule ou toute structure.

**602.15 (1)** Il est permis d'utiliser un aéronef à une altitude et une distance inférieures aux altitudes et aux distances visées au paragraphe 602.14(2), mais non inférieures à l'altitude et à la distance requises pour effectuer le vol aux fins suivantes, si l'aéronef est utilisé sans constituer un danger pour les personnes ou les biens à la surface :

*a)* une opération policière effectuée pour les besoins d'un corps policier;

*b)* le sauvetage de vies humaines;

*c)* les opérations de lutte contre l'incendie ou les services d'ambulance aérienne;

*d)* l'application de la *Loi sur les pêches* ou de la *Loi sur la protection des pêches côtières*;

*e)* l'administration des parcs nationaux ou provinciaux;

*f)* une inspection en vol.

**(2)** Il est permis d'utiliser un aéronef, dans la mesure nécessaire pour effectuer le vol aux fins suivantes, à une altitude et à une distance inférieures à celles visées :

a) à l'alinéa 602.14(2)a), si le vol est autorisé en application de la sous-partie 3 ou de l'article 702.22;

b) à l'alinéa 602.14(2)b), si l'aéronef est utilisé sans constituer un danger pour les personnes ou les biens à la surface :

(i) le traitement aérien ou l'inspection aérienne,

(ii) la photographie aérienne effectuée par le titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne,

(iii) le transport d'une charge externe par hélicoptère,

(iv) l'entraînement en vol dispensé ou supervisé par un instructeur de vol qualifié.

**602.16 (1)** Il est interdit d'utiliser un hélicoptère au-dessus d'un rassemblement de personnes en plein air, lorsque l'hélicoptère transporte une charge externe de classe B, C ou D.

**(2)** Il est interdit à toute personne d'utiliser au-dessus d'une zone bâtie un hélicoptère qui transporte une charge externe de classe B, C ou D, sauf dans le cas où la personne y est autorisée en application des articles 603.66 ou 702.22.

**702.22 (2)** Pour l'application de l'alinéa 602.15(2)a), une personne peut utiliser un aéronef au-dessus d'une zone bâtie à une altitude et à une distance inférieures aux altitudes et aux distances visées à l'alinéa 602.14(2)a), si la personne respecte les conditions suivantes :

a) elle en a reçu l'autorisation du ministre ou elle y est autorisée aux termes d'un certificat d'exploitation aérienne;

b) *elle* satisfait aux *Normes de service aérien commercial*.

### **III. SOMMAIRE DES FAITS**

[4] Le 11 septembre 2006, Blackcomb Helicopters Ltd, exploitant aérien, a obtenu, conformément aux articles 702.22(2)a) et 702.22(3)a) du RAC l'autorisation d'utiliser un hélicoptère à une altitude et à une distance inférieures à celles qui sont visées à l'article 602.14(2)a) du RAC, ainsi que l'autorisation d'utiliser au-dessus d'une zone bâtie un hélicoptère transportant une charge externe de classe B pour hélicoptère (pièce M-1). L'autorisation s'appliquait à Blackcomb Helicopters uniquement lorsque celle-ci utilisait un hélicoptère à des fins de tournage aérien pour le Disney Circle-Vision Theatre au-dessus du centre-ville de Vancouver, en Colombie-Britannique. L'autorisation était assortie de 17 conditions et devait demeurer en vigueur jusqu'à la plus rapprochée des dates suivantes :

- a) le mercredi 13 septembre 2006 à 21h30 HAP,
- b) la date à laquelle l'une ou l'autre des conditions énoncées est violée,
- c) la date à laquelle le ministre annule l'autorisation par écrit.

[5] Selon l'une des conditions énoncées, les activités devaient être poursuivies dans les zones de travail aérien illustrées sur les cartes déposées et conservées dans le dossier de la Section de l'aviation commerciale et d'affaires de la région du Pacifique, Transports Canada, soit le coeur du centre-ville de Vancouver. De plus, l'aéronef ne devait en aucun cas être utilisé à une hauteur inférieure à 300 pieds au-dessus du sol (AGL) ou à une hauteur inférieure à la hauteur maximale du toit du Hyatt Hotel situé sur Burrard Street, à Vancouver, si elle était supérieure (pièce M-1).

[6] Au cours de la soirée du 13 septembre 2006, M. Filippone était le commandant de bord d'un hélicoptère AS355 immatriculé C-FXFX. Après avoir effectué le travail aérien au-dessus du centre-ville de Vancouver, conformément à l'autorisation, il a continué à tourner des scènes pour le film *O Canada* de Disney Circle-Vision en utilisant son hélicoptère au-dessus de la région de Coal Harbour de Vancouver (pièces M-2 et M-3).

[7] M. Filippone a effectué deux manoeuvres à basse altitude au-dessus du canal de Coal Harbour en volant à des altitudes variant de 25 à 75 pieds. Les deux manoeuvres à basse altitude ont été observées par deux inspecteurs de Transports Canada, Stephen Creagh et Rick Hewitt, à partir de deux emplacements différents du Vancouver Rowing Club, lequel se trouve à l'embouchure du canal de Coal Harbour (pièces M-2, M-3 et M-9 à M-16).

[8] Les inspecteurs Creagh et Hewitt ont signalé ces incidents le lendemain à leurs supérieurs à Transports Canada. Après ce signalement, des représentants de Transports Canada ont mené une enquête habituelle, par suite de laquelle le ministre des Transports a délivré l'avis de suspension à l'encontre de M. Filippone le 8 décembre 2006.

## **IV. PREUVE**

### **A. Ministre des Transports**

*(1) Steve Ray*

[9] Steve Ray était l'inspecteur responsable de l'enquête relative à l'infraction reprochée. Il a expliqué qu'une autorisation de voler à basse altitude au-dessus du centre-ville de Vancouver avait été délivrée pour l'hélicoptère AS355 portant les lettres d'appel C-FXFX (pièce M-1). La zone de travail décrite dans l'autorisation ne comprenait pas Coal Harbour et l'altitude de l'hélicoptère ne devait pas être inférieure à 300 pieds AGL.

[10] Un certificat du secrétaire sur lequel l'hélicoptère C-FXFX est décrit comme un hélicoptère AS355 immatriculé au Canada a été produit en preuve (pièce M-4). Un autre certificat du secrétaire énonçant que James Vincent Filippone, le commandant de bord de l'hélicoptère C-

FXFX lors de l'incident, détenait une licence canadienne valide de pilote professionnel d'hélicoptère portant le n° CH259531, a également été produit en preuve (pièce M-7).

[11] L'inspecteur Ray a ensuite confirmé que Blackcomb Helicopters était titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne (AOC) valide et qu'elle poursuivait des activités commerciales (pièce A-1). Cependant, l'inspecteur Ray n'était saisi d'aucune preuve directe concernant les vols en question ni n'a été témoin de ceux-ci. Sa tâche consistait à mener une enquête et à formuler une recommandation à son supérieur. Il a recommandé l'imposition d'une amende de 750 \$ plutôt qu'une suspension.

[12] En contre-interrogatoire, l'inspecteur Ray a reconnu qu'il n'était pas allégué dans l'accusation portée contre M. Filippone qu'un danger existait pour les personnes ou les biens à la surface et que l'allégation portait uniquement sur l'utilisation d'un hélicoptère à une altitude inférieure à 500 pieds. L'inspecteur Ray a également témoigné qu'il n'avait pas été reproché au requérant d'avoir utilisé l'hélicoptère au-dessus d'une zone bâtie, contrairement à l'article 602.14(2)a) du RAC. Selon l'allégation, M. Filippone avait utilisé son hélicoptère à une distance inférieure à 500 pieds de toute personne, tout navire, tout véhicule ou toute structure, contrairement à l'article 602.14(2)b).

## *(2) Stephen Creagh*

[13] Le deuxième témoin du ministre était l'inspecteur Creagh, inspecteur de l'aviation civile et commerciale à Transports Canada, en plus d'être un pilote expérimenté titulaire d'une licence d'hélicoptère. Le 13 septembre 2006, alors qu'il se trouvait au Vancouver Rowing Club, il a vu l'hélicoptère de Blackcomb effectuer deux manoeuvres au-dessus de la région de Coal Harbour à une hauteur approximative de 50 à 60 pieds au-dessus de l'eau (soit à des hauteurs correspondant approximativement au sommet de mâts de voiliers).

[14] Selon l'inspecteur Creagh, au cours du premier vol, l'hélicoptère a fait du vol stationnaire de façon momentanée au-dessus d'une yole, puis a pris de la vitesse et s'est éloigné. L'hélicoptère a ensuite effectué une deuxième manoeuvre 10 minutes plus tard, à approximativement la même vitesse et la même altitude, en suivant une trajectoire de vol similaire.

[15] L'inspecteur Creagh a confirmé qu'il se trouvait à environ 1 500 pieds de la yole qui flottait sur l'eau. Il a affirmé qu'au cours de la deuxième manoeuvre, le vol n'a été effectué qu'au-dessus de l'eau et non au-dessus d'une personne, d'un navire ou d'une structure, et que l'hélicoptère volait au-dessus du sommet d'une yole, même s'il observait principalement l'hélicoptère.

[16] L'inspecteur Creagh a pris des photographies de la région de Coal Harbour (pièces M-2, M-3 et M-9 à M-16). Ces photographies montrent la trajectoire de vol suivie par l'hélicoptère C-FXFX le 13 septembre 2006 (notamment les pièces M-2, M-3 et M-13).

[17] Au cours de son témoignage, l'inspecteur Creagh a témoigné qu'en cas d'urgence, comme une panne de moteur ou du rotor de queue, il y avait peu de chances qu'un hélicoptère volant à la basse altitude et à la basse vitesse qu'il a observées puisse atterrir dans une zone d'atterrissage de sécurité.

[18] En contre-interrogatoire, l'inspecteur Creagh a reconnu que l'article 602.15(2)b) du RAC prévoit une exception à l'égard du vol à basse altitude lorsque l'hélicoptère est utilisé sans constituer un danger pour les personnes ou les biens à la surface aux fins de la photographie aérienne effectuée par le titulaire d'un AOC.

[19] L'avocat du requérant a présenté à l'inspecteur Creagh une copie d'une demande concernant le tournage du film *Passengers* au-dessus de Spanish Banks, laquelle demande a été produite en preuve (pièce A-3). L'avocat a également présenté à l'inspecteur Creagh un courriel que celui-ci avait adressé à Peter Murray, de Talon Helicopters Ltd. (pièce A-4), et dans lequel il avait conclu que la demande d'exemption déposée par Talon Helicopters n'était pas nécessaire, pourvu que le pilote ne dévie pas de la route de vol figurant sur le plan. La route de vol était indiquée clairement sur les plans joints à la demande (pièce A-3). Étant donné que Spanish Banks ne constituait pas une zone bâtie, l'inspecteur Creagh en était arrivé à la conclusion qu'aucune autorisation n'était nécessaire dans ce cas-là.

(3) *Rick Hewitt*

[20] Le troisième témoin du ministre était l'inspecteur Hewitt, un pilote expérimenté d'aéronef à voilure fixe, mais non un pilote d'hélicoptère. L'inspecteur Hewitt a observé lui aussi le vol effectué le 13 septembre 2006. Il a vu l'hélicoptère voler en direction est à la hauteur du sommet de mâts de voiliers (environ 50 pieds). Il a témoigné qu'au cours de la première manoeuvre, il avait la vue partiellement voilée par les voiliers, de sorte qu'il n'a vu aucune activité sur l'eau. Cependant, lors de la deuxième manoeuvre, il se trouvait sur la terrasse du Vancouver Rowing Club et a alors vu l'hélicoptère voler à basse vitesse (de 25 à 30 noeuds) au-dessus d'une yole, mais non au-dessus d'un navire annexe. L'inspecteur Hewitt a témoigné qu'à son avis, le vol à basse altitude n'était pas une manoeuvre sûre.

(4) *Marie Helene Zubryckyj*

[21] Le dernier témoin du ministre, Marie Helene Zubryckyj, était, en septembre 2006, la gestionnaire régionale de la Section de l'application de la loi en aviation de la région du Pacifique à Transports Canada. Parmi ses fonctions, elle devait réviser les dossiers des enquêtes menées par des inspecteurs afin de déterminer la sanction à imposer.

[22] À cet égard, M<sup>me</sup> Zubryckyj a révisé le dossier de M. Filippone et examiné les facteurs applicables pour savoir si une suspension de 30 jours était indiquée dans les circonstances. M<sup>me</sup> Zubryckyj a mentionné au Tribunal qu'il existait dans cette affaire des facteurs aggravants qui permettraient à un gestionnaire régional d'imposer une sanction supérieure à celle que l'enquêteur pouvait recommander.

[23] Le témoin s'est ensuite attardé au *Manuel de politiques de l'Application de la loi en aviation* (TP 13794F; révisé en décembre 2004, pièce M-17) et au *Manuel de procédures de l'Application de la loi en aviation* (TP 4751F, révisé en février 2006, pièce M-18), qui portaient sur les sanctions fondées sur la gravité de l'infraction.

[24] M<sup>me</sup> Zubryckyj a recommandé une suspension de 30 jours, estimant que les vols à basse altitude au-dessus de Coal Harbour ont constitué un danger et démontraient une insouciance totale à l'égard du Règlement, étant donné que M. Filippone a décidé d'effectuer le vol en question à une altitude inférieure à 300 pieds AGL alors qu'il s'était fait dire de ne pas agir de la sorte.

[25] M<sup>me</sup> Zubryckyj a décidé de recommander une suspension après avoir appris de l'inspecteur Henk van Erkelins, Transports Canada, que M. Filippone avait demandé à celui-ci l'autorisation d'effectuer un vol à de très basses altitudes au-dessus de Coal Harbour, mais que l'inspecteur avait refusé de lui délivrer cette autorisation pour des raisons de sécurité.

[26] En contre-interrogatoire, M<sup>me</sup> Zubryckyj a semblé hésitante lorsqu'elle a expliqué l'existence des facteurs aggravants dont elle avait tenu compte pour recommander une suspension de 30 jours. Le témoin n'a pu se rappeler la date à laquelle elle avait eu cette conversation avec l'inspecteur van Erkelins et n'a pas examiné les autres documents concernant l'affaire.

[27] Cependant, M<sup>me</sup> Zubryckyj a réitéré son opinion au sujet des éléments qui constituent des facteurs aggravants, comme la restriction concernant le vol à une altitude inférieure à 300 pieds au-dessus d'une zone bâtie, comme le prévoit l'autorisation, conformément aux articles 702.22(2)a) et 702.22(3)a) du RAC (pièce M-1).

[28] Même si elle a soutenu, en contre-interrogatoire, qu'elle avait tenu compte du fait qu'il s'agissait de la première infraction de M. Filippone, M<sup>me</sup> Zubryckyj a décrit celui-ci comme une personne qui avait été [traduction] « l'un de nos clients à plusieurs occasions » et comme un « récidiviste ». M<sup>me</sup> Zubryckyj s'est ensuite reprise en disant que le mot « récidiviste » qu'elle avait employé était inexact, parce que M. Filippone n'avait précédemment commis aucune infraction en vertu du RAC. Cependant, elle a répété qu'elle avait décidé d'imposer une suspension de 30 jours parce que M. Filippone n'avait pas respecté la condition de l'autorisation et qu'elle avait appris de l'inspecteur van Erkelins que M. Filippone avait demandé et s'était vu refuser l'autorisation d'effectuer un vol à basse altitude au-dessus de Coal Harbour.

[29] M<sup>me</sup> Zubryckyj a également reconnu en contre-interrogatoire que la compétence du pilote n'était pas en cause et que celui-ci n'avait pas fait preuve de négligence ou d'insouciance. Elle a confirmé qu'elle n'avait vu aucune menace réelle touchant la sécurité de qui que ce soit sur la surface de la terre ou de l'eau, mais qu'un risque réel existait néanmoins.

## **B. Requérant**

### *(1) James Vincent Filippone*

[30] Au cours de son témoignage, M. Filippone a résumé l'expérience de vol qu'il avait acquise depuis 1977 et décrit les exigences à remplir pour veiller à ce que l'utilisation d'un hélicoptère dans le cadre du tournage d'un film soit sûre en tout temps et conforme au RAC. Il avait obtenu à maintes reprises de Transports Canada des autorisations de voler à basse altitude. Il a mentionné que des vols à basse altitude devaient être effectués lors du tournage de chaque film.



[31] M. Filippone a déclaré au cours de son témoignage que sa principale préoccupation était d'assurer la sécurité des passagers, du pilote, de l'aéronef et du grand public. Il n'a précédemment commis aucune infraction à la Loi ou au RAC. Au cours d'une période de 30 ans, trois plaintes ont été déposées contre lui, mais elles ont été suivies dans chaque cas d'une lettre de non-intervention.

[32] M. Filippone a également expliqué la procédure qu'il a suivie dans le passé lorsqu'une autorisation devait être obtenue de Transports Canada, eu égard à la nature du travail de photographie aérienne en cause. Le processus nécessitait l'intervention de plusieurs parties, dont Transports Canada, les autorités policières et municipales et les résidents se trouvant à proximité de l'endroit où le vol à basse altitude devait avoir lieu, ainsi que toute personne pouvant être touchée par cette activité.

[33] M. Filippone a expliqué la procédure qui a été suivie dans deux cas : le tournage au-dessus de Sea Wall en juillet 2006 et le tournage au-dessus de Spanish Banks en février 2007 (respectivement deux mois avant et six mois après les incidents du 13 septembre 2006). Dans les deux cas, après que des demandes eurent été présentées en bonne et due forme à Transports Canada, M. Filippone a reçu par courriel du ministère (soit de l'inspecteur van Erkelins dans le cas du tournage au-dessus de Sea Wall (pièce A-14) et de l'inspecteur Creagh dans le cas du tournage au-dessus de Spanish Banks (pièce A-4)) une réponse selon laquelle aucune autorisation de vol à basse altitude n'était nécessaire en raison de l'exception énoncée dans le RAC en ce qui a trait à la photographie aérienne.

[34] Le 24 août 2006, dans le cadre de la préparation relative aux vols, Blackcomb Helicopters a déposé auprès de l'inspecteur van Erkelins une demande visant à obtenir l'autorisation de voler à basse altitude pour le tournage aérien d'un film pour Disney dans le centre-ville de Vancouver (pièce A-15). L'autorisation sollicitée en application de l'article 702.22 du RAC (travail aérien) concernait l'utilisation d'un hélicoptère à des altitudes et à des distances inférieures à celles qui sont visées à l'article 602.14(2)a) au-dessus d'une zone bâtie, soit une altitude inférieure à 1 000 pieds au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé à une distance de 500 pieds de l'hélicoptère, mesurée horizontalement.

[35] La demande comportait également une description de la manoeuvre que M. Filippone s'appropriait à effectuer. Au point 4 de la liste de contrôle de la demande, la région du coeur du centre-ville de Vancouver est décrite comme la région où la manoeuvre serait effectuée. La demande était accompagnée de lettres dans lesquelles les autorités de la ville de Vancouver et le service de police de Vancouver confirmaient que le tournage serait effectué dans le coeur du centre-ville de Vancouver.

[36] M. Filippone a témoigné qu'après avoir terminé la manoeuvre visée par l'autorisation (coeur du centre-ville de Vancouver), il s'est dirigé vers Coal Harbour et a effectué deux vols à basse altitude au-dessus de cette région lors de manoeuvres subséquentes. Selon lui, il n'a survolé aucun bateau ou aucune personne se trouvant dans l'eau. La voie était dégagée et il n'a vu aucun bateau dans le canal de Coal Harbour lorsqu'il a survolé le pont-jetée à une altitude de plus de 500 pieds.

[37] Il a également précisé n'avoir survolé aucune yole, parce que la voie du canal de Coal Harbour était dégagée sous son hélicoptère. Il a répété qu'au cours des deux manoeuvres, sa trajectoire et sa vitesse de vol étaient effectivement les mêmes et qu'il a volé constamment à une altitude variant entre 25 et 75 pieds.

[38] Il a conclu qu'aucun danger n'avait été occasionné aux rameurs ou à son hélicoptère pendant les vols qu'il a effectués au-dessus de Coal Harbour et qu'aucun bateau ne s'était trouvé sur la trajectoire de son hélicoptère le 13 septembre 2006. Il a confirmé qu'il volait à des vitesses oscillant entre 40 et 60 noeuds et il a affirmé que, lorsque la vitesse dépasse 30 noeuds, [traduction] « vous avez suffisamment de puissance pour vous éloigner même à l'aide d'un seul moteur ». En réponse à une question du Tribunal, M. Filippone a dit qu'il corrigerait sa trajectoire de vol s'il constatait qu'un bateau risquait de s'y trouver.

[39] M. Filippone a confirmé qu'il y avait alors des rameurs et des bateaux dans le canal, mais qu'il n'a pas volé au-dessus d'eux et que la voie était dégagée avant qu'il survole la région de Coal Harbour.

[40] L'audience a ensuite été ajournée et a repris le 14 mai 2008, à 13 h, à Vancouver.

## **V. NOUVELLE PREUVE**

### **A. Requête du ministre des Transports**

[41] Le 14 mai 2008, le représentant du ministre a sollicité par voie de requête l'autorisation de présenter une preuve supplémentaire, soit une vidéo montrant un extrait du film *O Canada* que Disney a présenté à son parc thématique d'Orlando. La séquence de la vidéo concernait plus précisément un vol au-dessus de la ville de Vancouver et de la région de Coal Harbour et semble avoir été tournée depuis un hélicoptère qui survolait cette région. Transports Canada a obtenu ces images sur l'Internet pendant la période de l'ajournement.

[42] Le représentant du ministre a souligné qu'il voulait montrer la vidéo au Tribunal et à M. Filippone et poser des questions à celui-ci au sujet du film. Transports Canada a fait savoir que cette nouvelle preuve n'était pas disponible avant l'audience des 8 et 9 avril 2008 et avant la période de 30 jours précédant la présente audience (14 mai).

[43] L'avocat du requérant s'est opposé à la requête au motif que cette preuve n'était ni fiable ni précise (puisqu'elle avait été obtenue illégalement et n'était pas de bonne qualité). Il a également fait valoir que la vidéo avait été obtenue trop tard et qu'elle ne constituait pas une contre-preuve admissible.

### **B. Décision du Tribunal au sujet de la requête du ministre des Transports**

[44] En vertu des dispositions générales de la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada*, L.C. 2001, c. 29 (Loi sur le TATC), il est vrai que le Tribunal n'est lié par aucune règle de preuve juridique ou technique au sujet du déroulement des audiences qu'il dirige. Cependant, il est tenu de veiller à ce que les règles de justice naturelle soient respectées tout au long de

l'audience en ce qui concerne la preuve directe, le contre-interrogatoire et la présentation d'éléments de preuve supplémentaires qui n'étaient peut-être pas disponibles lors de l'instance.

[45] L'admission par le Tribunal d'éléments de preuve supplémentaires qui n'étaient pas disponibles lors de l'instance est assujettie aux règles suivantes :

- la preuve supplémentaire doit être jugée nécessaire aux fins de l'audience. En d'autres termes, cette preuve doit avoir un lien direct avec l'audience et avec les questions abordées pendant celle-ci;
- cette preuve ne doit pas avoir été disponible lors de l'instance. À cet égard, il ne suffit pas de soutenir qu'une partie ignorait l'existence de la preuve pour faire valoir que celle-ci n'était pas disponible lors de l'instance.

[46] Dans la présente affaire, la vidéo en question avait été trouvée sur l'Internet par un inspecteur de Transports Canada au cours de la période de l'ajournement et était apparemment disponible avant l'audience. De plus, Transports Canada a reconnu qu'il ne serait pas assurément en mesure de présenter au Tribunal une preuve satisfaisante reliant le contenu de la vidéo à la présente espèce. En conséquence, la pertinence de cette preuve n'a pas été établie.

[47] Le ministre des Transports serait également tenu de prouver que la vidéo n'a pas été modifiée par rapport à l'originale. L'exactitude et la fiabilité de la vidéo sont essentielles, puisque celle-ci provient de l'Internet. Enfin, le Tribunal craignait également qu'il soit très difficile pour M. Filippone de réfuter la fiabilité et l'exactitude de cette preuve, si celle-ci était admise. En conséquence, le Tribunal a rejeté la requête du ministre des Transports en vue de présenter cette nouvelle preuve à l'audience.

## **VI. ANALYSE**

### **A. Examen et prise en compte de la preuve**

[48] Au début de l'audience, l'avocat du requérant a invoqué des arguments au sujet de la disposition précise du RAC en vertu de laquelle une sanction a été imposée au requérant.

[49] Le texte de l'avis de suspension pourrait être interprété de façon à signifier que le requérant avait contrevenu à l'article 602.14(2)a) ou b). C'est pourquoi l'avocat du requérant a présenté plus tôt au Tribunal une requête afin de faire rejeter les allégations au motif que l'avis de suspension était fondé sur la contravention à l'article 602.14(2)a), alors que les vols effectués le 13 septembre 2006 l'ont été au-dessus de Coal Harbour et non au-dessus d'une zone bâtie, comme le requérant l'a soutenu. Le Tribunal a rejeté la requête du requérant au motif qu'elle était prématurée et a poursuivi l'audience.

[50] Le représentant du ministre des Transports a ensuite clarifié la question en disant que la disposition pertinente du RAC était l'article 602.14(2)b) et non l'article 602.14(2)a). En conséquence, une sanction a été imposée à M. Filippone relativement à la première disposition, qui concerne l'utilisation d'un aéronef au-dessus d'une zone bâtie.

[51] Dans sa réponse aux observations écrites finales du requérant, le ministre a convenu qu'aucune autorisation spéciale n'était nécessaire pour le vol dont il a été question devant le Tribunal (au ¶ 19), confirmant de ce fait que la majeure partie du vol n'a pas été effectuée au-dessus d'une zone bâtie (au ¶ 22). Le ministre a soutenu dans le même paragraphe que Coal Harbour, qui n'est pas une zone bâtie, ne peut se comparer à une zone non bâtie située dans une région sauvage éloignée. De l'avis du Tribunal, cet argument n'est pas convaincant, parce que le ministre n'a présenté aucun élément de preuve précis concernant l'application de la définition de la zone bâtie à Coal Harbour.

[52] Les vols à basse altitude sont autorisés en vertu des articles 602.15(1) et (2) du RAC, à titre d'exception aux dispositions de l'article 602.14. La première exception est énoncée à l'article 602.15(1), qui autorise les vols à basse altitude sans qu'il y ait contravention à l'article 602.14(2). L'article 602.15(2) prévoit une deuxième exception à l'infraction visée aux articles 602.14(2)a) et b), mais cette exception concerne des fins différentes. Étant donné qu'il y a allégation seulement en vertu de l'article 602.14(2)b), le requérant peut invoquer l'exception prévue à l'article 602.15(2)b)(ii) (photographie aérienne).

[53] Pour bénéficier de l'exception énoncée à l'article 602.15(2)b)(ii), le requérant doit démontrer que, alors qu'il volait à des altitudes et à des distances inférieures à 500 pieds de toute personne, tout navire, tout véhicule ou toute structure :

- l'aéronef a été utilisé dans la mesure nécessaire pour effectuer le vol aux fins prévues;
- la photographie aérienne a été effectuée par le titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne;
- l'aéronef a été utilisé sans constituer un danger pour les personnes ou les biens à la surface.

[54] La preuve présentée à l'audience démontre clairement :

- que le requérant a utilisé son hélicoptère à une altitude oscillant entre 25 et 75 pieds au-dessus de Coal Harbour (ce qu'il a admis au cours de son propre témoignage);
- que l'hélicoptère a été utilisé à des fins de photographie aérienne;
- que les activités ont été dirigées par Blackcomb Helicopters, le titulaire d'un AOC.

[55] Cependant, le requérant doit encore démontrer que l'hélicoptère a été utilisé sans constituer un danger pour les personnes ou les biens à la surface. En ce qui a trait à la création d'un danger, le représentant du ministre a soutenu que le texte de l'article 602.14(2) sous-entend qu'un danger est créé (presque automatiquement) lorsqu'un aéronef vole à une distance inférieure à 500 pieds de toute personne, tout navire, tout véhicule ou toute structure. Le Tribunal n'est pas d'accord à propos de cette interprétation. Le texte de la disposition pertinente donne lieu à une autre interprétation. Il débute en énonçant l'existence de deux exceptions à l'interdiction prévue aux articles 602.14(2)a) et b).

[56] En conséquence, un danger ne sera pas nécessairement créé lorsqu'un aéronef vole à une distance inférieure à 500 pieds de toute personne, tout navire, tout véhicule ou toute structure, même s'il y a eu contravention à l'article 602.14(2). Il faut lire le libellé des articles 602.14(2)a) et b) conjointement avec celui des exceptions prévues aux articles 602.15(1) et (2).

[57] De plus, reconnaître qu'un danger est créé uniquement par le fait d'utiliser un aéronef à une distance inférieure à 500 pieds de toute personne, tout navire, tout véhicule ou toute structure, selon l'article 602.14(2)b), aurait pour effet de nier l'application de l'exception prévue à l'article 602.15(2)b) et d'empêcher le titulaire d'un document de s'acquitter avec succès du fardeau de la preuve qui lui est imposé en démontrant qu'aucun danger n'a été créé pour les personnes ou les biens à la surface.

[58] En conséquence, comme les deux parties en ont convenu à l'audience et comme elles l'ont confirmé dans leurs observations finales, la seule question que le Tribunal doit trancher est de savoir si les vols en question ont constitué « un danger pour les personnes ou les biens à la surface », ce qui empêcherait le requérant d'invoquer l'exception prévue à l'article 602.15(2)b).

## **B. Crédibilité des témoins**

[59] Ce n'est pas la première fois que le Tribunal entend des témoignages contradictoires. Cependant, après avoir révisé la preuve, le Tribunal doit faire une distinction entre les aspects des témoignages qui sont contradictoires et ceux qui ne le sont pas afin de décider si le requérant a utilisé son hélicoptère d'une façon qui constituait un danger pour les personnes ou les biens à la surface.

[60] Les inspecteurs Creagh et Hewitt, qui ont témoigné pour le compte de Transports Canada, n'étaient pas du même avis en ce qui a trait à l'emplacement où se trouvait l'hélicoptère du requérant au-dessus de Coal Harbour par rapport aux bateaux et aux rameurs au cours des première et deuxième manoeuvres.

[61] Les deux inspecteurs se trouvaient à des endroits différents du Vancouver Rowing Club au cours du premier vol. Ils ont des versions différentes quant à l'emplacement précis des embarcations d'aviron en couple ou autres bateaux au cours du premier vol. L'inspecteur Hewitt a déclaré n'avoir vu aucune activité sur l'eau pendant la première manoeuvre depuis l'endroit où il se trouvait.

[62] Par ailleurs, l'inspecteur Creagh a souligné qu'au cours de la deuxième manoeuvre, l'hélicoptère a volé au-dessus de l'eau et non au-dessus d'une personne, d'un navire ou d'une structure, et qu'il observait seulement l'hélicoptère. Il n'a pas vu celui-ci survoler un bateau d'escorte. Cependant, les versions des deux inspecteurs coïncidaient de façon générale avec celle du requérant en ce qui a trait à la hauteur approximative à laquelle se trouvait l'hélicoptère lorsqu'il a survolé Coal Harbour (entre 25 et 75 pieds).

[63] Au cours de son témoignage, le requérant a nié avoir volé à basse altitude au-dessus des rameurs ou près d'eux de façon à créer un danger, bien qu'il ait admis qu'il y avait des bateaux et des rameurs sur l'eau pendant les vols. Les inspecteurs Creagh et Hewitt n'ont pu déterminer avec

certitude, depuis l'endroit où ils se trouvaient, si le requérant volait à basse altitude directement au-dessus des bateaux et des rameurs pendant les deux manoeuvres ou de façon parallèle à ceux-ci, ou encore suffisamment près d'eux pour créer un danger pour eux.

[64] Dans ses observations finales, le ministre cite deux précédents jurisprudentiels au sujet des témoignages contradictoires. Au paragraphe 18 de la première décision, *Giguère c. Canada (Ministre des Transports)*, décision à la suite d'un appel, Q-2834-33 (TATC), [2004] D.T.A.T.C. n° 15 (QL), le ministre a souligné ce qui suit :

[traduction]

... lorsque la preuve relative à un fait important est contradictoire [...] *le Tribunal doit s'attacher aux motifs des témoins*, les liens qu'ils ont avec les parties ou l'amitié qu'ils entretiennent avec elles, leur attitude et leur comportement à la barre,... (non mis en évidence dans l'original).

Au paragraphe 63 de la deuxième décision, *Canada (Ministre des transports) Régionnaire Inc.*, [2001], décision à la suite d'un appel, Q-1990-37 (TAC), [2001] D.T.A.T.C. n° 27 (QL), le Tribunal a jugé particulièrement pertinente la dernière partie de l'extrait d'un ouvrage que le ministre a cité dans ses observations finales :

[traduction]

... Cependant, le Tribunal ne peut refuser de croire ou juger erroné le témoignage d'une personne uniquement parce que celle-ci est un témoin intéressé; il doit plutôt examiner cette preuve au regard des faits de l'affaire et d'autres facteurs pertinents....

[65] En conséquence, le Tribunal doit généralement apprécier l'ensemble de la preuve en tenant compte des faits de l'affaire et d'autres facteurs pertinents et s'abstenir d'attribuer une crédibilité supérieure ou inférieure à certains témoins en se fondant uniquement sur l'intérêt de ceux-ci dans l'affaire.

### **C. Concept du danger**

[66] L'article 602.14 du RAC crée une infraction de responsabilité stricte. Le ministre a soutenu que tous les éléments de l'infraction avaient été établis selon la prépondérance des probabilités. Le requérant avait utilisé son hélicoptère à une distance inférieure à la distance minimale autorisée, soit 500 pieds de toute personne, tout navire, tout véhicule ou toute structure, et un danger avait été constitué pour les personnes ou les biens à la surface, contrairement à l'article 602.14(2)b) du RAC. En conséquence, il appartenait au requérant de prouver que l'exception prévue à l'article 602.15(2)b) s'appliquait aux incidents en question et que les vols n'ont pas constitué un danger pour les personnes ou les biens à la surface.

[67] Le ministre et le requérant ont cité dans leurs observations finales les deux mêmes décisions, soit *Canada (Ministre des Transports) c. Boklaschuk*, [1990], décision à la suite d'un appel, C-0141-33 (TAC), [1990] D.T.A.C. n° 65 (QL), et *Killen c. Canada (Ministre des Transports)*, [1999] A.C.F. n° 893 (QL). Les deux décisions énoncent les principes sous-jacents aux éléments constituant un danger pour les personnes ou les biens selon les dispositions du règlement remplacées par le RAC actuel. Dans l'affaire *Boklaschuk*, le ministre avait prouvé que le vol allait à l'encontre des dispositions du Règlement qui interdisaient le vol à basse altitude. Le Tribunal a alors décidé qu'il appartenait au pilote de démontrer qu'il était visé par l'une des exceptions. Dans cette affaire, la seule véritable question à trancher était de savoir si les vols d'épandage des récoltes avaient été effectués sans constituer un danger pour les personnes ou les biens.

[68] Dans *Canada (Ministre des Transports) c. Killen*, décision à la suite d'un appel, [1997], C-1300-33 (TAC), [1997] D.T.A.C. n° 51 (QL), la présidente du Tribunal, M<sup>e</sup> Faye Smith, a cité un extrait de la décision *Boklaschuk* qui est reproduit ci-dessous :

... Pour déterminer s'il y a eu danger dans un cas particulier, les faits entourant ce cas doivent être examinés; chaque cas doit être évalué en fonction des faits particuliers s'y rapportant. Pour qu'il y ait danger, la possibilité d'un accident, le risque ou le danger ou l'exposition au danger doivent être réels. Pour déterminer si l'opération en question a constitué ou non un « danger », l'agent d'audition doit juger si la façon dont l'opération s'est déroulée était conforme aux normes qui seraient respectées dans les circonstances par un pilote agricole raisonnablement compétent. Si l'opération en cause peut établir selon la prépondérance des probabilités que l'opération respecte ces normes, la preuve qui lui incombe a été faite. C'est ce que l'agent d'audition doit déterminer en se fondant sur les témoignages faits à l'audition.

[69] Dans la décision *Boklaschuk*, le Tribunal en était arrivé à la conclusion que le pilote était qualifié et expérimenté en ce qui concerne le pilotage d'un avion agricole spécial et qu'il avait pris les précautions nécessaires pour vérifier la région visée par l'opération d'épandage avant d'entreprendre celle-ci. L'opération a été menée de façon compétente et professionnelle. En conséquence, le Tribunal a conclu qu'aucun danger n'avait été créé et que les vols étaient visés par les exceptions prévues au Règlement.

[70] Dans d'autres décisions, comme *Canada (Ministre des Transports) c. Tree Tops Air Ltd.*, [1998], décision à la suite d'une révision, P-1519-37 (TAC), [1998] D.T.A.C. n° 16 (QL), le Tribunal a conclu que le titulaire du document ne pouvait invoquer l'exception visée à l'article 602.15(2)b) du RAC, parce que l'aéronef a été utilisé de manière à constituer un danger pour les personnes ou les biens à la surface.

[71] Dans cette même décision, le conseiller de l'audience s'est exprimé comme suit :

**34** Il n'y a aucune contestation de la preuve selon laquelle au cours du vol en question effectué par Tree Tops Air Ltd., la ligne de transport d'électricité ait été heurtée et l'extrémité du poteau hydroélectrique fauchée. Par la suite, un fil sous

tension est tombé, un feu s'est allumé, des isolants ont éclaté et il y a eu d'autres débris dans le champ des Potter. Ce n'est pas la norme d'exploitation à laquelle on peut s'attendre d'un épandeur agricole raisonnablement compétent. Il est difficile de parvenir à une conclusion autre que le vol a été effectué de manière à constituer un danger pour les personnes ou les biens à la surface.

[72] En conséquence, le Tribunal a conclu que l'aéronef de la requérante avait été utilisé de manière à constituer un danger pour les personnes ou les biens à la surface, comme les faits présentés en preuve l'avaient démontré. La requérante ne pouvait donc invoquer l'exception énoncée à l'article 602.15(2)b) du RAC.

[73] Cependant, Tree Tops Air a échappé à la responsabilité en invoquant avec succès l'article 8.5 de la Loi, c'est-à-dire en démontrant au Tribunal qu'elle avait pris toutes les mesures nécessaires pour empêcher la contravention. Le Tribunal a fondé sa décision sur la preuve, qui a démontré que Tree Tops Air avait clairement pris tous les soins nécessaires pour assurer la maintenance requise et appropriée de son aéronef et pris les précautions nécessaires pour effectuer les opérations sans danger, évitant ainsi tous risques de contravention à la Loi ou au Règlement.

[74] Bien qu'il soit fiable, le témoignage des inspecteurs Creagh et Hewitt ne peut constituer en soi une preuve d'expert démontrant que le requérant a agi de manière à constituer un danger pour les personnes ou les biens à la surface. Aucun des inspecteurs n'a été appelé à témoigner en qualité d'expert au sujet de la question de savoir si les vols à basse altitude effectués par le requérant le 13 septembre 2006 ont constitué un danger. Bien que l'inspecteur Creagh soit un pilote d'hélicoptère expérimenté, son témoignage portait uniquement sur ce que lui-même a observé lorsque le requérant a survolé Coal Harbour. Il a également exprimé ses préoccupations au sujet des risques généraux qui auraient pu être créés en cas de problème mécanique de l'hélicoptère. Pour sa part, l'inspecteur Hewitt, qui n'est pas un pilote d'hélicoptère, a souligné que, depuis l'endroit où il se trouvait, le vol à basse altitude n'était pas sans risque, mais n'a pas insisté sur cet aspect. Il n'a invoqué aucun élément de preuve scientifique pour justifier sa déclaration.

[75] Ni le ministre des Transports non plus qu'aucun témoin expert n'ont présenté d'éléments de preuve visant à démontrer que les vols n'étaient pas conformes aux normes qu'un pilote raisonnablement compétent qui est spécialisé en photographie aérienne devrait respecter dans les circonstances.

[76] Dans son dossier des sources invoquées, le ministre des Transports cite l'avis qu'ont exprimé John Sopinka et Sidney N. Lederman au sujet du degré de crédibilité à accorder aux témoins dans certaines circonstances (Sopinka et Lederman, *The law of evidence in Civil Cases*, Canada : Butterworths, 1974, p. 530) :

[traduction]

Il y a lieu de préférer le témoignage d'un témoin qui a pu observer un incident à celui d'un témoin qui ne saurait témoigner qu'en se reportant à des documents. De



même, il y a lieu d'accorder plus de force probante au compte rendu d'un « acteur » qu'à celui d'un spectateur. Bien qu'il n'existe pas de règle d'application mécanique voulant qu'on préfère les dires de témoins « mêlés à l'affaire » à ceux de témoins experts, en cas de contradiction entre faits prouvés et conclusions scientifiques, ceux-là doivent l'emporter.

[77] En conséquence, compte tenu de l'opinion précitée de deux auteurs juridiques bien connus, le Tribunal aurait de bonnes raisons d'accorder plus de poids au témoignage du requérant (acteur) qu'à ceux des inspecteurs Creagh et Hewitt (spectateurs) pour décider si le requérant a utilisé son hélicoptère de façon à constituer un danger pour les personnes ou les biens à la surface.

[78] Dans le *Black's Law Dictionary*, le mot « hazard » (danger) est défini comme un péril ou un facteur contribuant à un péril. De plus, selon l'article 602.15 du RAC, le danger ou le risque doit être propre à une opération ou occupation particulière. En l'espèce, le danger doit être lié directement au vol à basse altitude effectué par un titulaire de document dans le cadre d'une activité de photographie aérienne.

[79] Dans la décision *Killen*, le comité d'appel en était arrivé à la conclusion suivante à la page 7 :

... Pour déterminer s'il y a eu danger dans un cas particulier, les faits entourant ce cas doivent être examinés; chaque cas doit être évalué en fonction des faits particuliers s'y rapportant. Pour qu'il y ait danger, la possibilité d'un accident, le risque ou le danger ou l'exposition au danger doivent être réels....

[80] Compte tenu du critère énoncé dans la décision *Killen*, le Tribunal doit décider si la conduite du requérant avant et pendant les vols était conforme aux normes qu'un pilote de photographie aérienne raisonnablement prudent et diligent respecterait dans les circonstances. (Voir *Drader c. Canada (Ministre des Transports)*, 2007 TATCE 7 (révision), [2007] D.T.A.T.C. n° 5 (QL)).

[81] Tout au long de son témoignage, M. Filippone a déclaré qu'il avait pris toutes les mesures raisonnables afin de se préparer à voler de la manière la plus professionnelle qui soit et d'agir de manière à ne constituer aucun risque pour des personnes ou des biens, que ce soit pendant son vol en vertu des conditions de l'autorisation de survoler le centre-ville de Vancouver, ou par la suite, lorsqu'il a volé au-dessus de la surface de l'eau de Coal Harbour. De plus, il a décrit la procédure régulière qu'il a suivie avant le vol pour veiller à ce que toutes les précautions soient prises, y compris des vérifications de la puissance de l'hélicoptère afin de s'assurer que les deux moteurs fonctionnaient à des niveaux de puissance suffisants, conformément aux opérations prévues pour les vols en question.

[82] M. Filippone a également souligné qu'il s'est efforcé en tout temps de piloter son aéronef de façon sûre et méthodique. Le jour des vols en question, la visibilité était bonne et il n'y avait aucun obstacle sur l'eau au-dessus de Coal Harbour ou dans la trajectoire de vol qu'il a suivie, selon ce qu'il a observé depuis le poste de pilotage de son hélicoptère.

[83] M. Filippone a reconnu qu'il y avait des bateaux qui n'étaient pas amarrés ainsi que des rameurs dans la région de Coal Harbour lorsqu'il a effectué les vols en question. Cependant, il a ajouté que les rameurs n'étaient pas en danger pendant les vols qu'il a effectués et qu'il n'a jamais piloté son hélicoptère au-dessus d'eux de façon à constituer un danger pour eux.

[84] M. Filippone a confirmé qu'il était le commandant de bord à la date en question et qu'il y avait deux autres personnes à bord de l'hélicoptère, soit le directeur et le caméraman, qui exerçaient des fonctions différentes. Le directeur examinait l'écran de contrôle et donnait des directives en conséquence, tandis que le caméraman avait pour tâche de manoeuvrer la caméra et d'en régler l'objectif. La responsabilité de M. Filippone consistait à piloter l'appareil de façon sûre.

[85] En qualité de commandant de bord, M. Filippone était la personne la mieux placée pour établir son plan de vol et déterminer la hauteur à laquelle il survolerait le pont-jetée et Coal Harbour. De plus, il a souligné qu'il corrigerait sa trajectoire de vol s'il apercevait un bateau pouvant s'y immiscer. Dans certaines circonstances, il s'abstiendrait de faire du vol stationnaire, parce que l'opération était risquée. Selon M. Filippone, la vitesse lors d'un vol stationnaire varie de 0 à 10 noeuds, alors qu'il a piloté son aéronef à une vitesse oscillant entre 35 et 75 noeuds lorsqu'il a survolé Coal Harbour.

#### **D. Demandes antérieures du requérant en vue d'effectuer des vols à basse altitude**

[86] Après avoir passé la preuve en revue, le Tribunal estime qu'il ne serait pas déraisonnable pour le requérant de conclure que les vols qu'il avait l'intention d'effectuer au-dessus de Coal Harbour seraient considérés par les représentants de Transports Canada comme des vols appartenant à la même catégorie que ceux pour lesquels il n'était pas nécessaire d'obtenir une autorisation. Ces vols comprennent le tournage du message publicitaire *Skipper* le long du mur de protection de Stanley Park et le tournage du film intitulé *Passengers* au-dessus de Spanish Banks. Dans les deux cas, des demandes avaient été déposées auprès de Transports Canada en vue d'obtenir l'autorisation de voler à basse altitude. Dans les deux cas, M. Filippone s'était fait dire par des représentants de Transports Canada qu'aucune autorisation de vol à basse altitude n'était nécessaire en raison de l'exception énoncée dans le RAC en ce qui a trait à la photographie aérienne.

[87] Transports Canada a confirmé qu'aucune autorisation n'était nécessaire pour le tournage du message publicitaire *Skipper*, parce que l'endroit n'était pas considéré comme une zone bâtie. M. Filippone n'a pas demandé à Transports Canada l'autorisation de voler à basse altitude au-dessus de la région de Coal Harbour. Selon son témoignage, si c'était valable pour le message publicitaire de *Skipper*, c'était aussi valable pour le vol au-dessus de Coal Harbour.

#### **E. Conclusion**

[88] En conclusion, le Tribunal est d'avis que le requérant est un pilote extrêmement compétent et expérimenté qui compte à son actif plus de 30 ans de pilotage et plus de 10 000 heures de pilotage d'hélicoptère. Il possède une compétence spécialisée dans l'exécution de nombreuses

tâches difficiles et très délicates, en qualité de pilote d'hélicoptère participant à des activités de photographie aérienne.

[89] Compte tenu du témoignage du requérant et de la preuve selon laquelle il a pris de nombreuses précautions avant et pendant les vols à basse altitude du 13 septembre 2006, le Tribunal est d'avis que le requérant a fait preuve de diligence raisonnable lorsqu'il s'est préparé en vue des vols en question. Il a exercé la même diligence raisonnable lorsqu'il a effectué ces vols au-dessus de Coal Harbour. De l'avis du Tribunal, il est peu probable que le requérant, eu égard à ses nombreuses années d'expérience, mettrait sa vie en danger, la vie du directeur et du caméraman qui se trouvaient dans l'hélicoptère et celle des rameurs ou d'autres personnes qui se trouvaient dans le canal de Coal Harbour ce jour-là. En conséquence, le Tribunal en arrive à la conclusion que le requérant a utilisé son hélicoptère sans constituer un danger pour les personnes ou les biens à la surface, lorsqu'il l'a piloté au-dessus de Coal Harbour le 13 septembre 2006.

[90] Le Tribunal est d'avis que M. Filippone s'est déchargé du fardeau qu'il avait de prouver selon la prépondérance des probabilités que les vols effectués le 13 septembre 2006 ne l'ont pas été de manière à constituer un danger pour les personnes ou les biens à la surface. Le Tribunal n'est pas tenu d'examiner les autres questions soulevées dans les observations finales du requérant au sujet de la doctrine de l'attente légitime, de l'erreur provoquée par une personne en autorité et de la défense de diligence raisonnable. Cependant, le Tribunal commentera les questions soulevées au sujet de la sanction recommandée et du traitement des dépens.

## **VII. AUTRES QUESTIONS À EXAMINER**

### **A. Sanction**

[91] La preuve présentée par les témoins du ministre des Transports au sujet de la sanction a soulevé un certain nombre de questions quant à la sanction qui serait équitable en l'espèce. M<sup>me</sup> Zubryckyj a passé en revue le dossier du requérant en matière d'infractions, qui montrait que celui-ci n'avait été déclaré coupable d'aucune infraction en vertu de la Loi ou du RAC. Elle a également tenu compte d'une déclaration que l'inspecteur van Erkelins lui avait faite de vive voix et selon laquelle le requérant s'était vu précédemment refuser une demande verbale visant à obtenir l'autorisation de survoler la région de Coal Harbour. Cette déclaration constitue manifestement une preuve par oui-dire et n'a été corroborée par aucun autre témoin. En conséquence, le Tribunal ne peut accorder beaucoup d'importance à cette preuve.

[92] La preuve démontre également que les témoins du ministre des Transports n'avaient mené aucune vérification indépendante pour savoir si le requérant s'était effectivement vu refuser une demande en ce sens et si les mesures supplémentaires qu'il avait prises constituaient un facteur aggravant, justifiant la sanction proposée. Cette attitude est plutôt surprenante, étant donné que l'inspecteur Ray avait d'abord recommandé qu'une amende soit imposée au requérant plutôt qu'une suspension.

[93] De plus, étant donné qu'on n'a pas reproché au requérant d'avoir contrevenu aux conditions de son autorisation, il ne peut être déclaré coupable d'avoir violé l'une ou l'autre de ces conditions

de façon que cette déclaration de culpabilité puisse justifier ensuite l'imposition d'une suspension.

[94] En ce qui concerne l'admissibilité de la preuve par ouï-dire, le Tribunal n'est pas lié par les règles juridiques ou techniques applicables en matière de preuve, comme le prévoit la Loi sur le TATC. Cependant, dans *Canada (Ministre des Transports) c. McIvor*, décision à la suite d'un appel, [1991], C-0135-33 (TAC), [1991] D.T.C.A. n° 19 (QL), le Tribunal a conclu que la preuve par ouï-dire peut être acceptée, si la présentation de cette preuve ne va pas à l'encontre des principes d'équité procédurale et de justice naturelle.

[95] Ce principe a été réexaminé dans *Sierra Fox Inc. c. Canada (Ministre des Transports)*, [2004], décision à la suite d'une révision, dossier TATC n° O-2988-10, [2004] D.T.A.T.C. n° 31 (QL), où le Tribunal a décidé à l'étape de la révision d'accepter la preuve par ouï-dire, parce que celle-ci n'allait pas à l'encontre des principes d'équité procédurale et de justice naturelle dans cette affaire.

[96] La décision a été infirmée en appel, *Sierra Fox Inc. c. Canada (Ministre des Transports)*, [2005], décision à la suite d'un appel, dossier TATC n° O-2997-41, [2005] D.T.A.T.C. n° 9 (QL), où le comité d'appel a tranché la question en faveur de l'exploitante Sierra Fox Inc. pour les raisons suivantes :

**43** Nous considérons de plus que l'acceptation de la preuve par ouï-dire comme unique source de preuve pour appuyer une présumée contravention serait contraire aux principes d'équité et de justice naturelle. L'article 15 de la *Loi sur le TATC* prévoit expressément que les affaires dont le Tribunal traite doivent l'être rapidement et sans formalisme dans la mesure où les circonstances, l'équité et la justice naturelle le permettent.

**44** On reconnaît que la justice naturelle comprend deux principes :

- le droit d'être entendu
- le droit à une décision impartiale

**45** Toutes les autres règles de justice naturelle découlent de ces deux principes. Ces règles dérivées de la justice naturelle sont les suivantes :

- Le droit à la signification
- Le droit à l'avocat
- Le droit de présenter des preuves et de contre-interroger les témoins

[97] Le comité d'appel en est ensuite arrivé à la conclusion suivante :

**51.** . . il est erroné d'accepter cette preuve par oui-dire non corroborée comme unique preuve d'une allégation...

**52.** . . . Dans les circonstances, il est privé d'équité et de justice naturelle.

[98] De l'avis du Tribunal, il n'est pas justifié de recommander une sanction aussi sévère qu'une suspension de 30 jours, sur la foi d'une déclaration verbale non corroborée qu'un représentant de Transports Canada a faite à un autre représentant dont la responsabilité consiste à déterminer les sanctions appropriées. Cette recommandation ne respecte pas les règles de justice naturelle, comme l'a souligné le Tribunal dans la décision rendue à la suite d'un appel dans *Sierra Fox Inc.*

[99] De plus, le requérant n'a pas eu la possibilité d'examiner les éléments de cette preuve et d'interroger le témoin principal, l'inspecteur van Erkelins. Afin de justifier cette sanction, Transports Canada aurait dû présenter une preuve supplémentaire corroborant la déclaration en question, notamment le témoignage du représentant concerné. Ce témoignage aurait été essentiel pour déterminer l'existence du facteur aggravant et pour savoir si la suspension sollicitée contre le requérant était justifiée.

## **B. Allocation des dépens**

[100] L'article 19(1) de la Loi sur le TATC est ainsi libellé :

**19.** (1) Le Tribunal peut condamner l'une des parties aux dépens et exiger d'elle le remboursement de toute dépense engagée relativement à l'audience qu'il estime raisonnable dans les cas où :

- a) il est saisi d'une affaire pour des raisons frivoles ou vexatoires;
- b) le requérant ou l'appelant a, sans motif valable, omis de comparaître;
- c) la partie qui a obtenu un ajournement de l'audience lui en avait fait la demande sans préavis suffisant.

[101] L'avocat du requérant a fait valoir que M. Filippone devrait recevoir un dédommagement complet des frais juridiques qu'il a engagés, en raison de la mauvaise foi, de la partialité et de la nature vexatoire de l'allégation formulée et des mesures prises à l'encontre de M. Filippone par les représentants de Transports Canada qui ont mené l'enquête et délivré l'avis de suspension.

[102] L'article 602.14(2) du RAC crée une infraction de responsabilité stricte et les seules exceptions à cette infraction sont celles qui sont visées aux articles 602.15(1) et (2) du RAC. Lorsqu'une enquête appropriée de Transports Canada mène à la conclusion que l'article 602.14(2) du RAC a été violé, le ministre des Transports n'a pas vraiment d'autre choix que de délivrer au titulaire du document concerné un avis de suspension portant qu'une infraction a été commise, conformément à l'article 6.9 de la Loi.

[103] Le Tribunal a été saisi dans le passé de nombreux cas portant sur des vols à basse altitude non autorisés qui ont été effectués dans le cadre d'activités de photographie aérienne, lesquels vols vont à l'encontre de l'article 602.14(2) du RAC.

[104] Compte tenu des incidents dont les inspecteurs Creagh et Hewitt ont été témoins le 13 septembre 2006 et par suite de l'enquête que Transports Canada a menée à leur égard, le Tribunal est d'avis que la décision du ministre de faire valoir sa position juridique à l'encontre du requérant en l'espèce ne constituait pas une mesure frivole ou vexatoire.

[105] La photographie aérienne professionnelle comporte des risques importants et exige du pilote, comme le requérant, une compétence et un professionnalisme extrêmes lorsqu'il utilise son hélicoptère à basse altitude. Il doit veiller en tout temps à piloter son appareil sans constituer un danger pour les personnes ou les biens à la surface lorsqu'il vole sous le seuil minimal.

[106] Contrairement à ce qu'a soutenu l'avocat du requérant, les vols à basse altitude effectués à des fins de photographie aérienne ne sont pas des vols réglementaires. Le fait que les vols effectués le 13 septembre 2006 l'ont été sans incident ou plainte de la part du public ne peut être invoqué pour soutenir que le ministre des Transports a agi de mauvaise foi et de manière frivole et vexatoire à l'encontre du requérant.

[107] À titre de pilote compétent et professionnel, le requérant comprend parfaitement la nature des risques liés à ses activités professionnelles et, comme il l'a dit lui-même au cours de son témoignage, [traduction] « le mieux que vous puissiez faire, c'est d'atténuer le risque ».

[108] En conséquence, en ce qui concerne l'allocation des dépens, le Tribunal rejette la demande de justification du requérant.

## **VIII. DÉCISION**

[109] Le Tribunal en arrive à la conclusion que, le 13 septembre 2006, le requérant a utilisé son aéronef dans la mesure nécessaire aux fins du vol prévu à des altitudes et à des distances inférieures à celles qui sont visées à l'article 602.14(2)b), que l'aéronef a été utilisé à des fins de photographie aérienne par le titulaire d'un AOC et qu'il a été ainsi utilisé sans constituer un danger pour les personnes ou les biens à la surface de Coal Harbour. En conséquence, l'avis de suspension délivré le 8 décembre 2006 à l'encontre du requérant, M. Filippone, est annulé.

[110] Le Tribunal rejette également la demande de justification présentée par le requérant au sujet de l'allocation des dépens.

Le 23 octobre 2008

Jean-Marc Fortier

**Conseiller**