



TRIBUNAL D'APPEL DES TRANSPORTS DU CANADA

Référence : *Alexander Ross c. Canada (Ministre des Transports)*, 2019 TATCF 37 (révision)

N° de dossier du TATC : O-4387-37

Secteur : aéronautique

ENTRE :

Alexander Ross, requérant

- et -

Canada (Ministre des Transports), intimé

[Traduction française officielle]

Audience tenue à : Barrie (Ontario), le 25 janvier 2019

Affaire entendue par : Blaine R. Beaven, conseiller

Décision rendue le : 4 septembre 2019

DÉCISION ET MOTIFS À LA SUITE D'UNE RÉVISION

Arrêt : Le ministre des Transports n'a pas prouvé, selon la prépondérance des probabilités, qu'Alexander Ross a contrevenu au paragraphe 606.02(8) du *Règlement de l'aviation canadien*. L'avis d'amende pour contravention est annulé.



TRIBUNAL D'APPEL DES TRANSPORTS DU CANADA

I. HISTORIQUE

[1] Dans un avis d'amende pour contravention (avis) daté du 17 janvier 2018, le ministre des Transports (ministre) alléguait que M. Alexander Ross avait contrevenu au paragraphe 606.02(8) du *Règlement de l'aviation canadien (RAC)*.

[2] L'annexe A détaille les faits relatifs à la contravention comme suit :

Le ou vers le 22 mars 2017, à approximativement 13 h, heure locale, à l'Aéroport municipal de Parry Sound CNK4 (Ontario) ou dans les environs, vous, en tant que propriétaire d'aéronef non visé aux alinéas 606.02(2)a), b) ou c) du Règlement de l'aviation canadien (RAC) avez utilisé un aéronef immatriculé C-FVQJ alors que vous n'aviez pas contracté une assurance-responsabilité couvrant la responsabilité civile d'un montant au moins égal à :

- a) 100 000 \$, si la masse maximale admissible au décollage de l'aéronef ne dépasse pas 1 043 kg (2 300 livres);

Alexander Ross a ainsi contrevenu au paragraphe 606.02(8) du RAC.

[3] Le ministre a imposé une sanction administrative pécuniaire de 5 000 \$.

[4] Le 5 février 2018, M. Ross a fait une demande de révision auprès du Tribunal d'appel des transports du Canada (Tribunal).

[5] L'audience a eu lieu devant moi le 25 janvier 2019 à Barrie, en Ontario. Le représentant du ministre a appelé un témoin. Le requérant s'est représenté lui-même et a témoigné en son propre nom.

II. ANALYSE

[6] La présente affaire porte sur une question d'interprétation législative; quel est le sens des mots « immatriculé au Canada » apparaissant au paragraphe 606.02(1) du RAC?

A. Cadre juridique

[7] En vertu du paragraphe 7.7(1) de la *Loi sur l'aéronautique*, le ministre peut imposer une sanction pécuniaire s'il a des motifs raisonnables de croire qu'une personne a contrevenu à un texte désigné.

[8] En l'espèce, le texte désigné en cause est le paragraphe 606.02(8) du RAC. Je ferai référence aux extraits suivants de l'article 606.02 :

606.02 (1) Le présent article s'applique au propriétaire d'un aéronef immatriculé au Canada ou immatriculé sous le régime des lois d'un État étranger et utilisé au Canada,

autre qu'un aéronef télépiloté, qui n'est pas tenu de contracter, à l'égard de l'aéronef, l'assurance-responsabilité prévue à l'article 7 du *Règlement sur les transports aériens*.

(2) Sous réserve du paragraphe (3), il est interdit aux propriétaires suivants d'utiliser un aéronef à moins d'avoir contracté, pour chaque sinistre lié à l'utilisation de l'aéronef, une assurance-responsabilité couvrant les blessures et le décès de passagers, d'un montant au moins égal au produit obtenu de la multiplication de 300 000 \$ par le nombre de passagers à bord de l'aéronef :

- a) un exploitant aérien;
- b) le titulaire d'un certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage;
- c) l'exploitant d'un ballon lorsque des passagers payants sont transportés à bord en application de la sous-partie 3.

[...]

(8) Il est interdit au propriétaire autre qu'un propriétaire visé aux alinéas (2)a), b) ou c) d'utiliser un aéronef à moins d'avoir contracté, pour chaque sinistre lié à l'utilisation de l'aéronef, une assurance-responsabilité couvrant la responsabilité civile d'un montant au moins égal à :

- a) 100 000 \$, si la masse maximale admissible au décollage de l'aéronef ne dépasse pas 1 043 kg (2 300 livres);

[9] Le paragraphe 7.91(4) de la *Loi sur l'aéronautique* dispose qu'il incombe au ministre de prouver la commission de la contravention.

B. Éléments à prouver

[10] Le ministre doit prouver chacun des éléments de cette violation selon la prépondérance des probabilités. Ces éléments sont tirés de la loi applicable et du RAC, ainsi que des allégations contenues dans l'avis. J'estime qu'en l'espèce les éléments à prouver sont les suivants :

- a. Date : le ou vers le 22 mars 2017;
- b. Heure : à approximativement 13 h 00;
- c. Endroit : à l'Aéroport municipal de Parry Sound (CNK4), en Ontario;
- d. Alexander Ross était un propriétaire d'aéronef non visé aux alinéas 606.02(2)a), b) ou c) du RAC ;
- e. Alexander Ross a utilisé un aéronef immatriculé C-FVQJ;
- f. L'aéronef C-FVQJ avait une masse maximale admissible au décollage ne dépassant pas 1 043 kg (2 300 livres);
- g. Alexander Ross n'avait pas contracté d'assurance-responsabilité d'un montant au moins égal à 100 000 \$; et
- h. L'appareil C-FVQJ était un aéronef immatriculé au Canada ou immatriculé sous le régime des lois d'un État étranger et utilisé au Canada.

C. Preuve des éléments (a) à (g)

[11] La preuve du ministre était constituée du témoignage de M. Vincent Veiga, ainsi que d'un certain nombre de documents déposés en preuve par l'entremise de ce dernier.

[12] M. Veiga, un enquêteur de Transports Canada chargé de l'application de la loi, à l'Aviation civile, a indiqué qu'il occupait ce poste depuis janvier 2015, ayant avant cela travaillé pour le ministère à titre de technicien en entretien d'aéronefs de 1992 à 2015. Auparavant, il avait œuvré dans d'autres domaines de l'aviation. M. Veiga a déclaré être titulaire d'une licence de pilote privé, avec qualification sur multimoteurs, de vol VFR au-dessus de la couche, et de vol de nuit.

[13] M. Veiga était l'enquêteur dans le dossier de violation qui fait l'objet de la présente décision. Il a reçu les premiers avis de détection et les pièces à l'appui de l'inspecteur Jeff Langford de Transports Canada, et a également été à la recherche d'éléments de preuve au cours de son enquête. M. Veiga a détaillé une grande partie des renseignements recueillis dans son rapport sur le dossier déposé en preuve sous la cote M-1.

[14] Le ministre a présenté divers autres documents au cours de l'audience, y compris les avis de détection susmentionnés, la police d'assurance du propriétaire précédent, des extraits de carnet de route, des courriels et des documents de transfert de propriété. Tous ces documents ont été acceptés en preuve, et j'y ferai référence ultérieurement.

[15] M. Veiga a livré un témoignage franc et direct. Dans la mesure où il s'en tenait aux faits, j'ai accepté son témoignage. Mais comme M. Veiga n'avait pas été reconnu comme témoin expert dans l'applicabilité du RAC ou des polices d'assurance, je n'ai pas accepté ses opinions quant à ces questions.

[16] M. Ross a témoigné en son propre nom. Il a parlé de ses difficultés à faire immatriculer l'aéronef, de ses problèmes passés concernant l'assurance de l'appareil, et de contraventions antérieures pour avoir volé sans assurance.

[17] M. Ross a également fourni des copies de documents d'assurance et a tenté de faire valoir qu'une assurance-responsabilité était en vigueur au moment du vol en cause. Son interprétation des documents d'assurance était parfois ténue ou improbable et s'écartait d'une preuve concrète quant à l'existence ou non d'une couverture d'assurance.

[18] Lorsque le témoignage de M. Ross était corroboré par d'autres éléments de preuve, je l'ai accepté. Lorsqu'il a émis son opinion sur l'application des documents d'assurance, ce ne fut pas le cas.

[19] Les témoignages d'opinion de l'un et l'autre des témoins quant à l'applicabilité ou non d'une police d'assurance n'ont pas été utiles en l'espèce, car le Tribunal est tenu d'examiner les documents et de rendre une décision à cet effet de son propre chef.

[20] Quelles que soient mes préoccupations au sujet des témoins et de leur témoignage, je n'hésite pas à conclure que les éléments (a) à (g) ont été prouvés, en raison des témoignages offerts par le ministre et M. Ross. J'examinerai brièvement la preuve ayant servi à établir chacun de ces éléments.

(1) Preuve de la date, de l'heure et de l'endroit - éléments (a) à (c) / Preuve qu'Alexander Ross a utilisé l'aéronef C-FVQJ - élément (e) / Preuve de la masse maximale admissible au décollage de l'appareil C-FVQJ - élément (f)

[21] Le ministre a déposé en preuve des extraits du carnet de route de l'aéronef C-FVQJ (pièce M-6). Il y a deux inscriptions datées du 22 mars 2017 à la page A de la pièce M-6, consignnant les vols effectués par « A. Ross » de CNK4 à CNJ4, et de CNJ4 à CYQA, et établissant les heures de décollage à 1:00 et 2:30, heures que j'ai interprétées comme étant respectivement 13 h 00 et 14 h 30.

[22] Le ministre a en outre présenté l'acte de vente et les documents relatifs au transfert de propriété (pièce M-8) qui ont été finalisés le 3 mars 2017, et qui traitent de la vente et de l'achat de l'appareil C-FVQJ, d'un certain « Stephen Howard » à un certain « Alex Ross » ou « Alexander Glenn Ross ».

[23] En raison de la proximité des dates de l'achèvement des documents que contient la pièce M-8 et des vols mentionnés dans la pièce M-6, je conclus que « A. Ross », comme indiqué dans les inscriptions du carnet de route, est bien M. Ross.

[24] M. Ross n'a pas contesté le fait qu'il avait effectué ces vols. Au cours de son contre-interrogatoire, il a confirmé qu'il n'avait plus piloté l'aéronef après le 22 mars 2017, et avant d'avoir réglé les questions d'assurance et d'immatriculation.

[25] La page « pierre tombale » de la pièce M-6 contient des informations au sujet du Cessna 150G (C-FVQJ); en particulier que la masse brute maximale, qu'en l'espèce j'assimile à la masse maximale admissible au décollage, est de 1 600 livres.

[26] L'article 28 de la *Loi sur l'aéronautique* prévoit qu'une inscription dans un carnet de route fait preuve de son contenu, sauf preuve contraire. M. Ross n'a fourni aucune preuve contraire et n'a pas contesté le fait qu'il avait effectué les vols en cause.

[27] Par conséquent, je conclus que, selon la prépondérance des probabilités, les éléments (a) à (c), (e) et (f) ont été prouvés.

(2) Preuve qu'Alexander Ross était un propriétaire d'aéronef non visé aux alinéas 606.02(2)a), b) ou c) du RAC - élément (d)

[28] Le RAC exige que certaines catégories de propriétaires d'aéronefs aient une couverture précise en matière d'assurance-responsabilité. Les trois types de propriétaires d'aéronefs énumérés au paragraphe 606.02(2) sont :

- a. un exploitant aérien;

- b. le titulaire d'un certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage;
- c. l'exploitant d'un ballon lorsque des passagers payants sont transportés à bord en application de la sous-partie 3.

[29] M. Veiga a témoigné que M. Ross n'avait pas effectué le vol en vertu d'un certificat d'exploitant aérien, qu'il n'était pas titulaire d'un certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage, et que l'aéronef en cause n'était pas un ballon.

[30] M. Ross n'a pas fourni de preuve ni d'argument voulant qu'il soit l'un ou l'autre de ces types de propriétaires. Il a confirmé avoir acheté l'appareil de Stephen Howard, et qu'il se considérait comme étant le propriétaire de l'avion.

[31] Un nombre considérable d'arguments ont été entendus relativement à la définition de « propriétaire », en particulier sur la différence entre un « détenteur de titre » - dont la définition ne se trouve pas dans la loi - et un « propriétaire enregistré ».

[32] L'article 3 de la *Loi sur l'aéronautique* définit le « propriétaire enregistré » comme suit :

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.

[33] Les parties ne m'ont présenté aucune preuve satisfaisante révélant qu'Alexander Ross était un propriétaire enregistré. Aucun certificat d'immatriculation n'a été déposé en preuve afin de démontrer que l'aéronef C-FVQJ avait déjà été immatriculé à son nom.

[34] La disposition en cause, l'article 606.02 du RAC, s'applique au « propriétaire d'un aéronef » et non au propriétaire enregistré, de sorte que cela ne règle pas la question. Il s'agit de déterminer si M. Ross était, en droit, propriétaire de l'aéronef.

[35] Le RAC définit le terme « propriétaire » à l'article 101.01 :

propriétaire Dans le cas d'un aéronef ou d'un système d'aéronef télépiloté, la personne qui en a la garde et la responsabilité légales.

[36] L'expression « la garde et la responsabilité légales » n'est pas défini dans la *Loi sur l'aéronautique* ni à l'article 101.01 du RAC. L'expression est décrite au paragraphe 202.35(3) du RAC, lequel dispose que :

202.35 (3) Pour l'application de la présente section, le propriétaire a la garde et la responsabilité légales d'un aéronef canadien s'il a l'entière responsabilité de l'utilisation et de la maintenance de l'aéronef.

[37] Je m'attarderai davantage sur cette section du RAC lors de mon examen de l'élément (h), mais il est clair que dans la rédaction du RAC, le législateur a décrit la garde et la responsabilité légales afin d'inclure la responsabilité de l'utilisation et de la maintenance de l'aéronef.

[38] La pièce M-8 indique que M. Ross a acheté l'appareil de Stephen Howard en mars 2017. Dans un courriel du 12 avril 2017 que M. Ross faisait parvenir à l'inspecteur Langford à 11 h 05 (pièce M-7), M. Ross déclarait : « Je suis bel et bien le propriétaire de l'aéronef. » M. Ross a témoigné qu'il était propriétaire de l'appareil et qu'il était responsable de son utilisation et de sa maintenance. J'en viens à la conclusion que même si M. Ross n'était peut-être pas le « propriétaire enregistré », il était néanmoins le « propriétaire » de l'aéronef C-FVQJ.

[39] Aussi, je conclus que l'élément (d) a été prouvé selon la prépondérance des probabilités, en ce qu'Alexander Ross était un propriétaire d'aéronef non visé aux alinéas 606.02(2)a), b) ou c) du RAC.

(3) Preuve qu'Alexander Ross n'avait pas contracté d'assurance-responsabilité d'un montant au moins égal à 100 000 \$ – élément (g)

[40] Puisque le poids brut maximal de l'aéronef C-FVQJ était de 1 600 livres, M. Ross était tenu d'avoir une assurance-responsabilité en vigueur, d'un montant égal ou supérieur à 100 000 \$, avant d'utiliser l'appareil C-FVQJ.

[41] Dans un fil de discussion (pièce M-7) entre l'inspecteur Langford et M. Ross, le 12 avril 2017 à 18 h 12, M. Ross écrivait :

... aussi l'aéronef est toujours assuré au nom de de [S]teve parce qu'il a oublié d'annuler l'assurance de l'appareil alors que [je] lui parlais aujourd'hui, et il vous a donné la police ce qui fait que ça devrait couvrir ça, cependant [j']ai aussi une assurance-responsabilité pour l'aéronef...

[42] Anticipant que M. Ross prétendrait que l'aéronef était encore assuré par le propriétaire précédent, le ministre a déposé en preuve la police d'assurance de Stephen Howard sous la cote M-5.

[43] Ce document établit que Stephen Howard était l'assuré désigné, que la police était en vigueur du 28 juin 2016 au 28 juin 2017, qu'elle couvrait l'appareil immatriculé C-FVQJ, et qu'elle comprenait une couverture-responsabilité d'un montant de 1 000 000 \$.

[44] La section de la police intitulée « Pilotes approuvés » indique que :

La couverture offerte aux pilotes approuvés dans le cadre de cette police ne s'applique que lorsque le pilote aux commandes est

- a. Angus Benderavage (C-FVQJ)
- b. Stephen Howard (C-FVQJ)

[45] Il est clair que la police n'était pas en vigueur si une personne autre que les pilotes nommés était aux commandes de l'aéronef. M. Ross n'aurait eu aucune couverture en vertu de cette police alors qu'il pilotait l'aéronef, peu importe le fait que Stephen Howard ait oui ou non négligé d'annuler l'assurance.

[46] M. Veiga a enquêté relativement à la prétention de M. Ross voulant qu'il ait été couvert par une assurance-responsabilité, puisqu'il avait communiqué avec le fournisseur du Programme d'assurance aviation VIP de l'Association canadienne des pilotes et propriétaires d'aéronef (COPA), Magnes Aviation.

[47] On ne m'a fourni aucune explication satisfaisante quant à ce qui a amené M. Veiga à communiquer avec la COPA/Magnes, car rien ne semble indiquer que M. Ross lui avait dit au cours de son enquête que la COPA/Magnes lui avait fourni une assurance. J'en déduis que M. Veiga soupçonnait leur participation en tant que fournisseur potentiel d'assurance, en raison des antécédents de M. Ross, qui avait déjà accumulé trois contraventions liées à l'assurance-responsabilité et du fait que, dans certains de ces cas, M. Ross avait contracté une police d'assurance de la COPA/Magnes. Le requérant a confirmé durant son témoignage que la COPA/Magnes était son assureur.

[48] Dans un courriel du 14 décembre 2017 (pièce M-9), la COPA/Magnes confirmait que la couverture-responsabilité n'était pas en vigueur du 18 au 24 mars 2017. Le courriel indique en outre qu'une couverture d'assurance relative à cet aéronef avait été en vigueur du 15 mai 2017 au 6 juin 2017, et un certificat d'assurance (mais pas pour l'aéronef C-FVQJ) a été agrafé à ce courriel et fait partie de la pièce M-9.

[49] Il incombe au ministre de prouver que M. Ross n'était pas couvert par une assurance-responsabilité en vigueur le 22 mars 2017. Cela équivaut à devoir prouver l'inexistence de quelque chose. Comme cette preuve repose sur la prépondérance des probabilités, il serait presque impossible que le ministre puisse communiquer avec tous les fournisseurs d'assurance qui existent afin de leur demander si M. Ross a contracté une police auprès d'eux.

[50] Je constate par ailleurs qu'au cours de l'enquête, l'inspecteur Langford et M. Veiga ont tous deux communiqué avec M. Ross lui demandant de fournir la preuve qu'il avait une assurance-responsabilité, ce que M. Ross a refusé de faire. Je note cependant qu'il n'était pas tenu de fournir une telle preuve.

[51] À l'audience, M. Ross a présenté une police d'assurance au nom de Scott Ross, son père, laquelle était en vigueur le 29 avril 2016 (pièce A-5). Initialement, seule une partie de ce document avait été déposée sous la cote A-4, mais l'ensemble du document a finalement été déposé en preuve.

[52] Dans la pièce A-5, la page numérotée 1 de 3 et intitulée « Déclarations d'assurance aviation (privée, d'affaires et de plaisance) », indique à l'article 1 que Scott Ross est l'assuré désigné. À l'article 8, « Pilote(s) approuvé(s) », on peut lire ce qui suit :

a. La couverture dans le cadre de cette police ne s'applique que lorsque le pilote aux commandes est :

Scott Ross, Alex Ross,

[53] À la page 2 de 3, l'article 11 stipule que la couverture-responsabilité couvrant l'appareil C-GFHT (un Cessna 150) est de l'ordre de 1 000 000 \$.

[54] M. Ross s'est fondé sur l'existence de cette police pour faire valoir que, puisse qu'il était un pilote nommé sur la police de son père, il pouvait piloter n'importe quel autre appareil tout en étant couvert par l'assurance-responsabilité de son père. M. Ross a expressément référé à la page 11 de 17 des documents relatifs à la police d'assurance aviation (pièces A-4 et A-5) et à l'article 3d, dont les parties pertinentes se lisent comme suit :

Assurance-responsabilité des non propriétaires d'aéronefs – À condition que l'assuré ait contracté une couverture-responsabilité, et sous réserve de toutes les modalités, conditions et exclusions, cette couverture contractée est étendue afin de s'appliquer à l'utilisation de tout aéronef par l'assuré en cas de réclamation ou de poursuite contre l'assuré, à condition que :

- i. L'aéronef n'est pas loué ni n'appartient en totalité ou en partie à l'assuré, ni n'est immatriculé au nom de l'assuré;
- ii. Le nombre de sièges dans l'aéronef ne dépasse pas le nombre maximal de sièges dans un aéronef assuré par la présente police;

[55] M. Ross a soutenu qu'il était désigné comme « pilote approuvé » sur cette police; que celle-ci était en vigueur à l'époque; que le nombre de sièges dans l'appareil C-FVQJ ne dépassait pas le nombre de sièges des aéronefs couverts par la police (les deux étant des Cessna 150); et que, par conséquent, il avait une couverture d'assurance-responsabilité égale ou supérieure à 100 000 \$.

[56] Cet argument contient certaines lacunes. Il est important de noter que, de toute évidence, l'article 3d s'applique à l'« assuré ». La police définit le terme « assuré » à la page 3 de 17 comme étant le « nom ou les noms indiqués à la section 1 des Déclarations ou tels que libellés par la police ».

[57] Comme nous l'avons mentionné précédemment, le seul nom indiqué à la section 1 des Déclarations était celui de Scott Ross. C'est lui qui est la personne répondant à la définition d'assuré.

[58] De plus, la première condition prévue à l'article 3d de la police ne permettrait pas que M. Ross soit couvert par une assurance-responsabilité, puisque l'aéronef C-FVQJ lui appartenait en totalité, comme il l'a établi lui-même durant son témoignage.

[59] Je n'accepte pas la prétention de M. Ross selon laquelle la police d'assurance déposée en preuve sous la cote A-5 lui procurait une couverture-responsabilité le 22 mars 2017, puisqu'il avait été désigné comme étant un « pilote approuvé » et non pas l'« assuré ».

[60] Je constate que la police d'assurance de Stephen Howard (pièce M-5) n'offre pas de couverture à M. Ross. Je constate que M. Veiga s'est enquis auprès de la COPA/Magnes et a découvert qu'aucune protection n'était en vigueur au cours de la période en cause. Je reconnais aussi que M. Ross s'est vu offrir la possibilité de fournir une preuve de sa couverture d'assurance à M. Veiga, et qu'il ne l'a pas fait. Les mesures que le ministre a prises pour prouver qu'il pouvait s'assurer qu'il n'y avait pas de

couverture d'assurance en vigueur m'amènent à conclure qu'il n'y en avait pas. M. Ross peut réfuter cette conclusion; toutefois, j'estime que ce dernier ne m'a pas fourni de preuve démontrant qu'il était couvert par une assurance-responsabilité en vigueur le 22 mars 2017.

[61] Pour toutes ces raisons, je conclus que le ministre a prouvé, selon la prépondérance des probabilités, que M. Ross n'avait pas contracté d'assurance-responsabilité d'un montant égal ou supérieur à 100 000 \$ au moment où il a utilisé l'aéronef C-FVQJ le 22 mars 2017.

[62] Les éléments (a) à (g) ont été prouvés selon la prépondérance des probabilités.

D. Preuve que l'appareil C-FVQJ était un aéronef immatriculé au Canada ou immatriculé sous le régime des lois d'un État étranger et utilisé au Canada - élément (h)

[63] Le paragraphe 606.02(1) du RAC prévoit explicitement que l'article s'applique au propriétaire d'un aéronef immatriculé au Canada ou immatriculé sous le régime des lois d'un État étranger et utilisé au Canada. Cette disposition crée une condition qui doit être remplie avant que l'un des paragraphes de l'article 606.02, y compris le paragraphe 606.02(8), ne puisse s'appliquer.

[64] Au paragraphe 606.02(1), le législateur utilise le terme « immatriculé ». J'estime que cela est primordial. Il n'utilise pas le passé « était immatriculé » ou « a été immatriculé », ou encore une formule comme « est admissible à l'immatriculation », mais il utilise le présent « immatriculé ».

[65] Le ministre n'a pas présenté de certificat d'immatriculation relativement à l'aéronef C-FVQJ, pour quelque période que ce soit, afin de prouver qu'il avait déjà été immatriculé.

[66] M. Ross a fourni un élément de preuve quant à l'immatriculation de l'appareil C-FVQJ (pièce A-1), soit l'historique de la marque d'immatriculation de l'aéronef. En déposant cette pièce en preuve, il a indiqué qu'il s'agissait d'un imprimé copié à partir du site Web de Transports Canada qui héberge une base de données identifiant tous les aéronefs immatriculés au Canada. Le Tribunal a estimé qu'il s'agissait bien d'un imprimé obtenu à partir du site Web de Transports Canada, et l'a accepté en preuve à ce titre.

[67] L'imprimé indique que Sandra Jimmerskog a détenu le certificat d'immatriculation de l'aéronef C-FVQJ du 25 octobre 2011 au 10 août 2016, date à laquelle il a été annulé. Ce n'est que le 2 octobre 2017 qu'un nouveau certificat d'immatriculation a été délivré pour cet appareil, cette fois au nom de Kevin Polanski.

[68] À première vue, il semble que l'immatriculation a été annulée le 22 mars 2017. Lorsque j'ai soulevé la question au cours de la plaidoirie du représentant du ministre, celui-ci s'est dit d'avis qu'un « certificat d'immatriculation annulé » signifie que l'aéronef est toujours immatriculé.

[69] Cela oblige le Tribunal à examiner ce que signifie l'immatriculation d'un aéronef.

[70] L'article 200.01 du RAC définit les termes « certificat d'immatriculation » et « immatriculé » comme suit :

Partie II — Identification et immatriculation des aéronefs et utilisation d'aéronefs loués par des personnes qui ne sont pas propriétaires enregistrés

200.01 les définitions qui suivent s'appliquent à la présente partie,

[...]

certificat d'immatriculation Certificat d'immatriculation délivré en application de l'article 202.25, y compris le certificat d'immatriculation délivré par un État contractant ou un État étranger qui a conclu avec le Canada un accord permettant l'utilisation au Canada d'un aéronef immatriculé dans cet État.

[...]

Immatriculé Qualifie un aéronef immatriculé en application des articles 202.16 et 202.17 ou des lois d'un État étranger.

[71] L'article 202.16 du RAC dispose que :

202.16 Le ministre, sur réception d'une demande conforme aux *Normes sur le marquage et l'immatriculation des aéronefs*, immatricule un aéronef si les conditions suivantes sont réunies :

- a) le propriétaire de l'aéronef a qualité pour être propriétaire enregistré d'un aéronef canadien en application de l'article 202.15;
- b) le propriétaire de l'aéronef satisfait à ces normes.

[72] L'article 202.15 exige simplement qu'une personne qui immatricule un aéronef soit citoyen canadien et soit âgée d'au moins 16 ans.

[73] L'article 202.17 indique qu'un aéronef peut être immatriculé à titre d'aéronef d'état, d'aéronef commercial ou d'aéronef privé, et précise que les immatriculations peuvent être provisoires, temporaires, permanentes ou intérimaires.

[74] L'article 202.25 dispose que le ministre délivre un certificat d'immatriculation au moment de l'immatriculation d'un aéronef, ajoutant que ce certificat peut être provisoire, temporaire, permanent ou intérimaire.

[75] L'article 202.69 prévoit que le registre des aéronefs, communément appelé le *Registre des aéronefs civils canadiens (Registre)*, doit être tenu à jour par le ministre au sujet de chaque aéronef canadien pour lequel un certificat d'immatriculation permanente ou un certificat d'immatriculation temporaire a été délivré.

[76] Pour en revenir à l'article 202.35 abordé précédemment, le RAC indique que le certificat d'immatriculation est annulé dès que le propriétaire enregistré transfère toute partie de la garde et de la responsabilité légales de l'aéronef. Le règlement prévoit en outre qu'un certificat d'immatriculation intérimaire peut être obtenu.

[77] Le paragraphe 202.36(2) dispose que lors du transfert de toute partie de la garde et de la responsabilité légales, l'aéronef est réputé être immatriculé à titre intérimaire. Si la garde et la responsabilité légales sont transférées une deuxième fois, avant la délivrance d'un certificat d'immatriculation permanente, alors l'aéronef n'est pas réputé être immatriculé à titre intérimaire.

[78] J'ouvre ici une parenthèse pour souligner que les termes « immatriculé » et « certificat d'immatriculation » sont définis séparément, et bien que leur utilisation dans la loi soit très étroitement liée, il s'agit de deux notions distinctes, qui ne sont pas interchangeables.

[79] À la lecture du paragraphe 202.64, on comprend que même si un certificat d'immatriculation est annulé et que la garde et la responsabilité légales sont transférées à une personne qui n'a pas qualité pour être propriétaire enregistré d'un aéronef, le ministre peut continuer à conserver les renseignements relatifs à l'aéronef dans le *Registre*. Cela confère au ministre un large pouvoir discrétionnaire afin de déterminer à quel moment un aéronef est immatriculé ou non.

[80] Se fondant sur mon examen du *RAC*, le Tribunal estime qu'un aéronef peut demeurer immatriculé, en ce sens qu'il est toujours inscrit au *Registre*, même si son certificat d'immatriculation est annulé.

[81] Les deux témoins m'ont dit que M. Ross avait fait face à d'importants obstacles lorsqu'il a tenté d'obtenir un certificat d'immatriculation pour cet aéronef, car il semble que Transports Canada n'ait pas reconnu Stephen Howard comme étant le propriétaire enregistré, et n'a donc pas été en mesure de transférer le certificat d'immatriculation de l'aéronef. Cette question a également été soulevée dans un échange de courriels (pièce M-7), en particulier lorsque l'inspecteur Langford écrit ce qui suit à M. Ross :

Il n'y a toujours pas de trace d'un acte de vente ou d'une demande de [certificat d'immatriculation] dans votre dossier à Transports Canada. Vous avez dit à Katherine Ashworth, un membre du personnel de soutien de Transports Canada, que vous aviez acheté l'aéronef il y a trois semaines d'une certaine Sandra, mais nous n'avons pas vu cet acte de vente. Tout ce que nous avons, c'est le statut actuel de l'appareil montrant le [certificat d'immatriculation] au nom de Sandra Jimmerskog, lequel certificat a été annulé.

[82] Il ressort des éléments de preuve fournis par les deux témoins que M. Ross a acheté un aéronef d'une personne qui n'était pas le propriétaire enregistré de l'appareil. En raison de ce fait, Transports Canada a refusé de délivrer un certificat d'immatriculation à M. Ross avant d'obtenir une déclaration de M^{me} Jimmerskog confirmant que le transfert était légal. Ce n'est que dans ces conditions que Transports Canada était disposé à délivrer un certificat d'immatriculation.

[83] Il incombe au ministre de me convaincre, selon la prépondérance des probabilités, que l'appareil C-FVQJ était un aéronef immatriculé au cours de la période concernée. Pour ce faire, on aurait pu déposer en preuve l'inscription au *Registre* concernant cet aéronef. Malheureusement, cela n'a pas été fait.

[84] Mais cela ne règle pas la question. Comme tout requérant, M. Ross a le droit de présenter des éléments de preuve et témoigner devant le Tribunal. Comme nous l'avons mentionné précédemment, il a présenté la pièce A-1 en indiquant qu'il s'était procuré ce document à partir du site Web de Transports Canada qui héberge la base de données affichant l'historique de l'immatriculation de l'aéronef C-FVQJ, et je l'ai acceptée à ce titre.

[85] Ni M. Ross ni le ministre n'ont offert de preuve quant à savoir si le site Web de Transports Canada constitue en fait le *Registre*. Il peut s'agir d'informations historiques mais non actuelles provenant du *Registre*. Il peut contenir des informations inexactes sur le contenu du registre. Il peut aussi s'agir d'une représentation exacte des informations contenues dans le registre. Je ne le sais tout simplement pas. Il s'agit là d'une lacune dans la preuve, et il serait inapproprié pour moi de tenter de la combler.

[86] Je ne suis pas convaincu, selon la prépondérance des probabilités, que le ministre a prouvé qu'à l'époque qui nous occupe, l'appareil C-FVQJ était un aéronef immatriculé au Canada, nécessitant ainsi d'être couvert par une assurance-responsabilité.

[87] Une question semblable a été résolue de la même façon dans la décision du Tribunal de l'aviation civile (en appel) *Donald Frederick Seymour c. Ministre des Transports*, Dossier n° W-1246-02 (TAC), où le comité d'appel a conclu comme suit :

Le paragraphe 5(1) du Règlement de l'Air, série VI, n° 10 stipule :

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

L'imposante analyse se rapportant aux 4 premiers chefs d'accusation n'a pas à être reprise ici. En nous appuyant sur le principe généralement accepté de l'utilisation globale de la loi, nous avons attentivement pris connaissance de la totalité du Règlement de l'Air, série VI, n° 10.

L'article 3, sous Application, stipule :

3. Le présent règlement s'applique aux propriétaires et aux utilisateurs :

a) d'un aéronef privé immatriculé au Canada, qui ne sont pas tenus de contracter... (Nous soulignons)

Puisque le conseiller a conclu que l'aéronef n'était pas immatriculé, le règlement ne s'applique pas.

[88] Bien que je ne sois pas lié par la jurisprudence du Tribunal de l'aviation civile, et que la loi a depuis été modifiée, la question est y clairement exposée et je suis d'accord avec le raisonnement du Tribunal dans cette affaire. Comme je l'ai fait dans le cadre de la présente décision, le comité d'appel a conclu qu'un élément de la violation voulait que l'aéronef soit immatriculé, au moment pertinent à l'affaire.

[89] J'ai également examiné la décision *Ministre des Transports c. James Edward Garrow*, Dossier n° O-2193-37 (CAT), où le Tribunal, autant en révision qu'en appel, a affirmé la même chose. Je note que dans cette affaire le conseiller en révision a confirmé

les violations, qui impliquaient l'utilisation d'un aéronef qui n'était ni immatriculé ni assuré. Cette conclusion n'a pas été infirmée par le comité d'appel.

[90] Bien que les décisions antérieures du Tribunal ne m'engagent pas, elles peuvent être convaincantes. Par ailleurs, j'estime que la décision *Garrow* n'est pas convaincante et ne m'est pas utile. Cette affaire impliquait un intimé, M. Garrow, qui a assisté à la première journée de l'audience et a fait valoir en cours d'audience qu'il ne connaissait pas ses droits procéduraux, puis, il ne s'est pas présenté lors de la deuxième journée d'audience. Le conseiller en révision n'a pas expliqué les raisons pour lesquelles il avait conclu que la commission des violations avait été prouvée; il n'a pas déterminé quels étaient les éléments des violations ni comment la preuve s'appliquait à ceux-ci, et il ne semble pas s'être demandé si les aéronefs non immatriculés doivent être couverts par une assurance-responsabilité.

[91] M. Garrow en a appelé de la décision à la suite d'une révision, mais ne s'est pas présenté devant le comité d'appel. Il semble que ce soit pour cette raison que l'appel ait été rejeté.

[92] Comme j'ai établi que l'article 606.02 du RAC ne s'applique qu'aux aéronefs immatriculés, et que le ministre n'a pas prouvé que l'aéronef était immatriculé, l'élément (h) n'a pas été établi. Par conséquent, le ministre n'a pas prouvé la commission de la violation selon la prépondérance des probabilités.

E. Diligence raisonnable

[93] Dans l'éventualité où j'aurais tort de constater que le ministre n'a pas prouvé la violation selon la prépondérance des probabilités, je traiterai du moyen de défense fondé sur la diligence raisonnable qui pourrait s'appliquer en fonction de la preuve présentée.

[94] L'article 8.5 de la *Loi sur l'aéronautique* confère au requérant le droit de présenter un moyen de défense fondée sur la diligence raisonnable, et l'oblige à démontrer, selon la prépondérance des probabilités, qu'il a pris toutes les précautions voulues dans les circonstances. La Cour suprême du Canada a déclaré qu'en examinant un tel moyen de défense, un décideur doit tenir compte du caractère raisonnable des actes du requérant, et de la question de savoir si toutes les précautions nécessaires ont été prises (*R. c. Sault Ste. Marie*, [1978] 2 R.C.S. 1299).

[95] Dans l'affaire dont je suis saisi, le recours de M. Ross aux polices d'assurance était une cible mouvante. Il a informé l'inspecteur Langford qu'il était couvert par la police de Stephen Howard. Il a tenté de me persuader qu'il était couvert par la police de son père. Il a admis en contre-interrogatoire qu'il n'avait pas communiqué avec la COPA/Magnes pour s'assurer qu'il était couvert avant de prendre les commandes de l'appareil C-FVQJ le 22 mars 2017.

[96] De plus, M. Ross avait déjà été sanctionné trois fois pour cette même contravention. Il a décrit ces incidents lors de son interrogatoire en chef et, dans l'un de ces cas, il s'était fié à la police d'assurance de son père à son détriment.

[97] Je ne puis reconnaître qu'en l'espèce M. Ross ait même fait preuve d'un soupçon de diligence dans ses agissements concernant sa couverture d'assurance-responsabilité. Si j'avais conclu que la violation avait été commise, je n'accepterais pas la défense de diligence raisonnable.

F. Sanction

[98] Dans l'éventualité où j'aurais tort dans mon appréciation de la loi en l'espèce, je vais maintenant aborder la question de la pertinence de la sanction.

[99] M. Veiga a témoigné relativement à la politique de Transports Canada sur la façon dont le montant approprié de la sanction pécuniaire est appliqué; c.-à-d. 20 pour cent de la sanction maximale pour une première violation; 50 pour cent de la peine maximale pour une deuxième violation; et 100 pour cent de la sanction maximale pour la troisième et les violations subséquentes.

[100] En l'espèce, la sanction maximale était de 5 000 \$. Compte tenu du fait que M. Ross avait auparavant contrevenu à la même sous-section du RAC à trois reprises, je conclus que le ministre a été raisonnable dans l'imposition d'une amende de 5 000 \$ et je ne modifierais pas cette sanction. Les parties ne m'ont fait part d'aucune circonstance atténuante qui aurait justifié qu'une sanction moindre est appropriée.

III. REMARQUES FINALES

[101] Je tiens à préciser que cette décision ne cautionne pas les actes commis par M. Ross le 22 mars 2017. Il n'a pas fait preuve de diligence raisonnable pour s'assurer qu'il était couvert par une assurance-responsabilité, pas plus qu'il n'a agi avec diligence pour s'assurer que l'aéronef était dûment immatriculé avant de l'utiliser.

[102] M. Ross a démontré une attitude cavalière à l'égard des exigences réglementaires qui s'imposaient à lui, et a offert des explications ténues et difficiles à corroborer.

[103] Le Tribunal note qu'il est tout à fait possible que M. Ross ait contrevenu au paragraphe 202.13(2) du RAC, qui stipule ce qui suit :

202.13 (2) Sauf dans les cas où une autorisation est délivrée en application des paragraphes 202.14(1) ou 202.43(1), il est interdit d'utiliser un aéronef au Canada à moins qu'il ne soit immatriculé au Canada, dans un État contractant ou dans un État étranger qui a conclu avec le Canada un accord permettant l'utilisation au Canada d'un aéronef immatriculé dans cet État.

[104] Comme le représentant du ministre l'a reconnu à juste titre, je ne puis prendre de mesures à l'égard d'autres violations dont je peux avoir constaté la survenance à partir de la preuve qui est devant moi, car ce serait injuste pour M. Ross.

IV. DÉCISION

[105] Le ministre des Transports n'a pas prouvé, selon la prépondérance des probabilités, qu'Alexander Ross a contrevenu au paragraphe 606.02(8) du *Règlement de l'aviation canadien*. L'avis d'amende pour contravention est annulé.

Le 4 septembre 2019

(Original signée)

Blaine R. Beaven
Conseiller

Représentants des parties

Pour le ministre :	Eric Villemure
Pour l'intimé :	s'est représenté lui-même