



TRIBUNAL D'APPEL DES TRANSPORTS DU CANADA

Référence : *Alexandru Duru c. Canada (Ministre des Transports)*, 2022 TATCF 7 (révision)

N° de dossier du TATC : Q-4616-33

Secteur : aéronautique

ENTRE :

Alexandru Duru, requérant

- et -

Canada (Ministre des Transports), intimé

Audience : Par vidéoconférence le 15 juillet 2021

Affaire entendue par : Franco Pietracupa, conseiller

Décision rendue le : 3 février 2022

DÉCISION ET MOTIFS À LA SUITE DE LA RÉVISION

Arrêt : Le ministre des Transports a prouvé, selon la prépondérance des probabilités, que le requérant, Catalin Alexandru Duru, a contrevenu au paragraphe 601.08(1) et à l'article 603.06 du *Règlement de l'aviation canadien*. À ce titre, la sanction pécuniaire de 2 250 \$ est maintenue.

Le montant total de 2 250 \$ est payable au receveur général du Canada et doit parvenir au Tribunal d'appel des transports du Canada dans les 35 jours suivant la signification de la présente décision.

I. HISTORIQUE

[1] Le 26 mai 2020, Transports Canada (TC) a délivré un avis d'amende pour contravention (avis) à Catalin Alexandru Duru, à la suite de violations présumées du paragraphe 601.08(1) et de l'article 603.06 du *Règlement de l'aviation canadien (RAC)*. Le ministre des Transports (ministre) a imposé une sanction pécuniaire totale de 2 250 \$.

[2] L'annexe A de l'avis se lisait comme suit :

1. Le ou vers le 7 juin 2019, vers 10h45 (HAE), au site du Festival Eurêka entre la rue De la Commune et la Promenade du Vieux-Port, Montréal QC, en tant que personne qui utilisait un aéronef en vol à vue, vous êtes entré dans l'espace aérien de classe C de l'aéroport International Pierre Elliott Trudeau, alors que vous n'aviez pas reçu l'autorisation de l'unité de contrôle de la circulation aérienne compétente, contrevenant ainsi au paragraphe 601.08(1) du *Règlement de l'aviation canadien*.

Amende : 750\$

2. Le ou vers le 7 juin 2019, vers 10h45 (HAE), au site du Festival Eurêka entre la rue De la Commune et la Promenade du Vieux-Port, Montréal QC, vous avez utilisé un aéronef lors d'une manifestation spéciale aéronautique alors que vous ne satisfaisiez pas aux conditions d'admissibilité précisées dans les *Normes d'opérations aériennes spécialisées* et que vous n'étiez pas autorisé aux termes d'un certificat d'opérations aériennes spécialisées – manifestation aéronautique spéciale, contrevenant ainsi à l'article 603.06 du *Règlement de l'aviation canadien*.

Amende : 1500\$

Amende totale : 2250\$

[3] Le 4 juin 2020, le requérant a demandé une audience en révision auprès du Tribunal d'appel des transports du Canada (Tribunal). Une audience en révision a été fixée et s'est tenue par vidéoconférence le 15 juillet 2021.

II. ANALYSE

[4] L'intimé a présenté des éléments de preuve au moyen de 14 pièces et la déposition d'un témoin, soit Yves Thibodeau, un enquêteur de la sécurité de l'aviation civile à la Direction de l'application de la loi en aviation de Transports Canada.

[5] La preuve du requérant était constituée de neuf pièces. M. Duru s'est représenté lui-même et a témoigné lors de l'audience.

[6] En vertu de l'article 7.7 de la *Loi sur l'aéronautique*, le ministre peut imposer une amende à une personne qui a contrevenu au paragraphe 601.08(1) et à l'article 603.06 du *Règlement de l'aviation canadien*. Lorsqu'il est constaté que cette personne a commis la

contravention, elle est passible d'une amende. En l'espèce, on aurait enfreint deux dispositions, et une sanction pécuniaire a été imposée dans chaque cas. J'examinerai les deux contraventions séparément.

[7] Conformément au paragraphe 7.91(4) de la *Loi sur l'aéronautique*, le ministre a le fardeau de prouver la commission de l'infraction, et c'est donc à lui qu'il incombe d'établir les éléments constitutifs de la première contravention alléguée au paragraphe 601.08(1) du *RAC*.

[8] Le paragraphe 601.08(1) du *RAC* dispose qu'il « est interdit à quiconque utilise un aéronef VFR d'entrer dans l'espace aérien de classe C, à moins d'en avoir reçu l'autorisation de l'unité de contrôle de la circulation aérienne compétente ».

[9] En ce qui concerne la deuxième contravention, et conformément au paragraphe 7.91(4) de la *Loi sur l'aéronautique*, le ministre a le fardeau de prouver la commission de l'infraction, et c'est donc à lui qu'il incombe d'établir les éléments constitutifs de la contravention alléguée à l'article 603.06 du *RAC*.

[10] L'article 603.06 du *RAC* prévoit qu'il est interdit à toute personne d'utiliser un aéronef ou de permettre à toute personne d'utiliser un aéronef lors d'une manifestation aéronautique spéciale à moins que la personne utilisant l'aéronef et l'aéronef, à la fois :

- a. ne satisfassent aux conditions d'admissibilité précisées à l'article 623.06 des *Normes d'opérations aériennes spécialisées*;
- b. n'y soient autorisés aux termes d'un certificat d'opérations aériennes spécialisées-manifestation aéronautique spéciale.

[11] Le ministre a déposé en preuve la brochure d'information du Festival Eurêka (pièce M-3). Le témoin du ministre a déclaré que la page de l'horaire des événements du festival indiquait que le spectacle « Prouesses en planche volante » aurait lieu le 7 juin 2019 à 10 h 30. En outre, M. Thibodeau a déclaré que la page 10 de la même brochure présentait un résumé plus détaillé de l'événement, précisant que le spectacle de planche volante offert par M. Duru serait présenté non seulement le vendredi 7 juin, mais aussi le samedi et le dimanche suivants. La brochure contient par ailleurs de plus amples informations quant aux divers événements et l'endroit où ils se dérouleront pendant les trois jours du festival.

[12] Le représentant du ministre a ensuite présenté la vidéo du véritable spectacle de planche volante (pièce M-2). Le témoin du ministre a expliqué au Tribunal les séquences où l'on voit M. Duru debout sur la planche, actionnant celle-ci à la main. Il a poursuivi en expliquant qu'on voit la planche s'élever au-dessus d'une foule en plein air, puis être propulsée par le requérant au-dessus d'un étang artificiel, le long duquel des spectateurs prenaient place.

[13] M. Thibodeau a décrit l'aéronef comme étant un gyropode propulsé en vol par un ensemble d'hélices. Il a précisé au moyen de la pièce M-6, soit le *Supplément de vol Canada*, l'emplacement exact de l'événement, et a expliqué pourquoi il se situait dans

l'espace aérien de classe C. Il a indiqué au Tribunal que cet espace aérien était désigné comme tel en raison de sa proximité de l'aéroport Pierre Elliott Trudeau.

[14] Le témoin du ministre a traité des exigences à respecter pour voler dans cet espace aérien. L'une de ces exigences techniques consiste à demander la permission et obtenir l'autorisation avant de voler dans cet espace aérien contrôlé, selon le *Supplément de vol Canada*.

[15] M. Thibodeau a présenté la pièce M-7, au sujet d'un certificat d'opérations aériennes spécialisées (COAS) dont, selon lui, aurait eu besoin le requérant pour tenir cet événement. Une personne doit se procurer ce certificat si elle désire voler lors d'une manifestation aéronautique spéciale. L'enquête de M. Thibodeau a révélé qu'aucun certificat de ce type n'avait été délivré à M. Duru relativement à cet événement particulier.

[16] Le Tribunal a appris de la bouche du témoin du ministre que la planche volante (gyropode) utilisée par le requérant ne pouvait pas être classée à titre de système d'aéronef télépiloté (SATP), comme le prétendait le requérant. Le *RAC* définit un SATP comme étant un aéronef piloté à distance et non comme un aéronef qui est utilisé alors que le pilote utilisateur se trouve sur la planche.

[17] Il a continué en précisant que le *RAC* prévoyait que pour être qualifié comme tel, un petit aéronef télépiloté devait peser un minimum de 250 grammes et un maximum de 25 kilos au décollage. Il a ajouté qu'un aéronef télépiloté, comme le définit le paragraphe 101.01(1) du *RAC*, est utilisé par un pilote qui n'est PAS à son bord.

[18] Enfin, le ministre a déposé en preuve le *Règlement de l'aviation canadien* (pièce M-13), expliquant qu'à la lecture des définitions apparaissant au paragraphe 101.01(1) du *RAC*, on constatait que le gyropode utilisé par le requérant répondait uniquement à la définition d'un avion.

[19] M. Duru a déposé plusieurs vidéos en preuve, dont la pièce R-2 qui est une vidéo dans laquelle on peut le voir utiliser sa planche volante au Festival Eurêka. Il a affirmé que toutes les précautions avaient été prises quant à la sécurité de l'événement.

[20] Le requérant a indiqué que son appareil est commandé à la main alors qu'il est sur celui-ci, et que les hélices de la planche cesseraient en fait de fonctionner en moins d'une seconde s'il cessait de contrôler l'appareil (pièce R-1, Test des hélices – temps pour arrêter (Vidéo)). Il a en outre témoigné quant à la distance calculée que la planche volante parcourrait s'il devait effectuer un arrêt d'urgence. Il a expliqué que dans de telles circonstances la planche tomberait simplement dans l'eau sans blesser personne, et non pas dans la foule située de chaque côté de l'étang.

[21] M. Duru a expliqué qu'il avait tenté d'obtenir une autorisation de Transports Canada pour un autre événement qui devait avoir lieu à Québec en 2018. La pièce R-5, intitulée Demande d'autorisation, détaille les spécifications techniques du gyropode, la

distance minimum à laquelle il s'approcherait de la foule, et l'altitude qu'atteindrait la planche. Cette demande a été envoyée à TC le 11 octobre 2018.

[22] Transports Canada a finalement rejeté cette demande (pièce R-6) le 29 octobre 2018. Dans sa réponse, TC détaillait toutefois en long et en large les démarches requises que le requérant devait entreprendre pour organiser des spectacles de planche volante à l'avenir. Dans son témoignage, M. Duru n'a pas précisé pourquoi il n'avait pas entrepris ces démarches, se contentant de déclarer que l'approche bureaucratique de Transports Canada avait entraîné une réaction lente à sa demande. Il a ajouté qu'il croyait que TC avait oublié sa demande.

[23] M. Duru s'est dit d'avis que Transports Canada qualifiait mal son gyropode, que celui-ci ne pouvait pas être défini comme étant un aéronef et, par conséquent, qu'il ne pouvait pas être utilisé dans les mêmes conditions et être assujéti au même règlement qu'un aéronef.

[24] Il convient à ce moment-ci que le Tribunal examine deux éléments précis déposés en preuve par le requérant. M. Duru a expliqué que la pièce R-7 contenait un échange de courriels entre son entreprise, Omni Hoverboards Inc. et Transports Canada, échange au cours duquel il cherchait à obtenir les licences et/ou les permis de vol requis pour organiser des spectacles de planche volante. La pièce R-8 détaille les frais payés pour que TC évalue le dossier et décide finalement de ce qui était requis en vertu du RAC pour que M. Duru puisse effectuer ces démonstrations de planche volante légalement.

[25] Le Tribunal constate que les pièces R-7 et R-8 ont été envoyées à Transports Canada en août 2019. Comme cette époque est postérieure aux infractions alléguées, ces pièces ne sont d'aucune pertinence en l'espèce. Le mandat du Tribunal est d'examiner les événements précis survenus le 7 juin 2019 et la réglementation en vigueur à ce moment-là. Ce qui s'est passé par la suite et les mesures prises par le requérant après cette date pour se conformer au règlement ne sont pas pertinents.

[26] Avant d'aller plus loin, il est essentiel que la « planche volante » qui a été utilisée le 7 juin 2019 soit correctement qualifiée en fonction de sa définition dans le cadre des dispositions en vigueur dans le RAC au moment des violations. Le paragraphe 101.01(1) de la partie 1, Dispositions générales, du *Règlement de l'aviation canadien* définit un aéronef télépiloté comme étant un « [a]éronef navigable utilisé par un pilote qui n'est pas à son bord, à l'exclusion d'un cerf-volant, d'une fusée ou d'un ballon ». Les deux vidéos soumises par le requérant et le ministre montrent clairement M. Duru debout sur la planche et la contrôlant, comme il a lui-même déclaré, à l'aide d'un mécanisme de contrôle portatif.

[27] Le paragraphe 101.01(1) du RAC définit par ailleurs un avion comme suit :

« Aérodyne entraîné par moteur, dont la sustentation en vol est obtenue par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes pendant le vol. » Le terme aérodyne y est également défini comme suit : « Aéronef dont la sustentation dans l'atmosphère est obtenue par des forces aérodynamiques. » Un avion constitue donc un type d'aéronef selon le RAC.

[28] La vidéo de la pièce R-2 montre le gyropode décoller verticalement à partir d'une plate-forme désignée pour ce faire, prendre de l'altitude, puis voler ou planer jusqu'au bout de l'étang, pour ensuite tourner et revenir atterrir sur la plate-forme; toutes ces manoeuvres étant contrôlées par M. Duru à l'aide d'une télécommande. La pièce R-5 (correspondance par courriel avec Transports Canada datée du 11 octobre 2018) précisait que le gyropode pouvait atteindre une altitude d'environ six mètres.

[29] Le requérant a déclaré que sa planche était propulsée par huit hélices indépendantes qu'il contrôlait à bord de l'appareil. Me fondant sur la vidéo et la définition du RAC, je conclus que le gyropode en cause répond à la définition d'un avion, ce qui nécessite le respect de toutes les obligations réglementaires lorsqu'il est utilisé en tant que tel.

[30] La question qui se pose dès lors au Tribunal est la suivante : le requérant a-t-il utilisé un aéronef dans l'espace aérien de classe C, dans des conditions VFR lors d'une manifestation aéronautique spéciale, sans les permis, licences ou approbation réglementaire requis? J'examinerai séparément les éléments constitutifs des deux infractions alléguées, telles qu'elles ont été énoncées par le ministre.

A. Contravention 1 – Article 601.08 du RAC

- a. Le ou vers le 7 juin 2019, vers 10 h 45 HAE
- b. au Festival Eurêka, entre la rue De la Commune et la Promenade du Vieux-Port
- c. avez utilisé un aéronef en vol VFR (règles de vol à vue)
- d. êtes entré dans l'espace aérien de classe C de l'aéroport Pierre Elliott Trudeau sans avoir reçu l'autorisation appropriée de l'ATC (contrôle de la circulation aérienne)

[31] En ce qui concerne les deux premiers éléments de la contravention, le ministre a prouvé, selon la prépondérance des probabilités, que le requérant était présent au Festival Eurêka le 7 juin 2019. La brochure d'information du festival indique l'heure du spectacle. M. Duru n'a pour sa part présenté aucune preuve du contraire. La vidéo de la véritable présentation, que le requérant à lui-même déposée en preuve, confirme à la fois la date et le lieu des contraventions. Le requérant n'a pas contredit ces faits. Les deux premiers éléments de la contravention ne sont donc pas contestés.

[32] Aux termes du RAC, les règles de vol à vue signifient que l'aéronef est destiné à être utilisé dans des conditions météorologiques de vol à vue, c'est-à-dire par un beau temps clair, et en l'absence de nuages bas, de précipitations, de visibilité réduite ou de toute autre condition météorologique défavorable. La vidéo fournie par le requérant et l'intimé ne laisse guère de doute sur le fait que le spectacle de planche volante s'est déroulé dans des conditions VFR.

[33] Par ailleurs, en fonction des renseignements dans la brochure voulant que le festival ait lieu au Vieux-Port, et après avoir examiné le *Supplément de vol Canada*, le Tribunal conclut que le spectacle s'est déroulé dans l'espace aérien de classe C, tel que

désigné par Nav Canada. Cet espace aérien est identifié comme allant de SFC (surface) jusqu'à 3 000 pieds. Étant donné que le gyropode a pris son envol, a traversé le bassin d'eau et est revenu se poser au sol, le Tribunal convient avec le ministre que la contravention présumée a eu lieu dans l'espace aérien de classe C. Ainsi, le ministre a prouvé la contravention 1 selon la prépondérance des probabilités.

[34] Le requérant n'a fourni ni élément de preuve ni témoignage pour contredire le fait que l'événement avait eu lieu dans l'espace aérien de classe C.

B. Contravention 2 - Article 603.06 du RAC

- a. Le ou vers le 7 juin 2019, vers 10 h 45 HAE
- b. au Festival Eurêka, entre la rue De la Commune et la Promenade du Vieux-Port
- c. avez utilisé un aéronef lors d'une manifestation aéronautique spéciale
- d. alors que vous ne satisfaisiez pas aux conditions d'admissibilité précisées dans les *Normes d'opérations aériennes spécialisées*
- e. et que vous n'étiez pas autorisé aux termes d'un certificat d'opérations aériennes spécialisées-manifestation aéronautique spéciale

[35] Pour ce qui est des deux premiers éléments de cette contravention, comme nous l'avons mentionné précédemment, le ministre a prouvé, selon la prépondérance des probabilités, que le requérant était présent au Festival Eurêka le 7 juin 2019.

[36] La brochure du festival fait la publicité de la démonstration de planche volante effectuée par le requérant. La vidéo montre une foule de spectateurs rassemblés de part et d'autre de l'étang qu'a survolé le gyropode. En vertu du paragraphe 101.01(1) du RAC, une *manifestation aéronautique spéciale* désigne un spectacle aérien, une course aérienne à basse altitude, une compétition d'acrobaties aériennes, un rassemblement d'aéronefs ou un festival de ballons, alors qu'un *spectacle aérien* désigne une présentation ou démonstration aérienne menée par un ou plusieurs aéronefs en présence d'un rassemblement de personnes invitées. Se fondant sur ces définitions et sur la brochure d'information du festival, le Tribunal convient avec le ministre que le vol de gyropode a été effectué lors d'une manifestation aéronautique spéciale.

[37] À la suite de l'examen attentif des pièces et des témoignages pertinents, le Tribunal en vient à la conclusion que le ministre a réussi à prouver les derniers éléments de la contravention alléguée, à savoir que M. Duru n'était pas autorisé, aux termes d'un certificat d'opérations aériennes spécialisées délivré en vue d'une manifestation aéronautique spéciale, à mener la démonstration aérienne qui a eu lieu le 7 juin 2019. Le témoignage du témoin du ministre indique que le requérant n'a jamais fait la demande d'un COAS, et qu'on ne lui en a jamais délivré un.

[38] En somme, le Tribunal conclut que le ministre a prouvé la contravention 2 selon la prépondérance des probabilités.

C. Défense et montant de l'amende

[39] L'article 8.5 de la *Loi sur l'aéronautique* dispose que nul ne peut être reconnu coupable d'avoir contrevenu à un texte désigné s'il a pris toutes les précautions voulues pour s'y conformer.

[40] Le Tribunal a jugé que la sanction pécuniaire de 2 250 \$, telle qu'établie par le ministre, était appropriée. Le ministre a expliqué par l'entremise de son témoin que la contravention à l'article 601.08 du *RAC* constituait une première infraction, et que l'amende était conforme aux lignes directrices en matière de sanction pécuniaire établies par Transports Canada. La contravention à l'article 603.06 constituait également une première infraction, mais comportait des circonstances aggravantes, car le requérant savait qu'il devait obtenir l'autorisation requise pour tenir l'événement, mais a choisi de le faire sans cette permission. Le Tribunal n'a été informé d'aucun facteur atténuant ou aggravant important qui aurait eu une incidence sur la sanction pécuniaire recommandée.

[41] La pièce M-9 du ministre datée du 29 octobre 2018, soit environ huit mois avant l'événement du 7 juin 2019, est importante dans l'évaluation de l'amende à imposer. L'échange de courriels entre le requérant et Transports Canada détaille les mesures que M. Duru devait entreprendre afin que la démonstration aérienne d'Omni Hoverboards Inc. soit conforme au *Règlement de l'aviation canadien* :

- a. définition d'« aéronef »
- b. RAC 603 – Opérations aériennes spécialisées
- c. RAC 202.13(2) – Obligation d'immatriculer l'aéronef
- d. RAC 401.03(1) – Exigence de détenir un permis, une licence ou une qualification d'équipage de conduite
- e. RAC 605.03(1)a) – Autorité de vol
- f. Informations et lien vers le site Web pour connaître les détails de l'exemption requis

[42] Le requérant a présenté des éléments de preuve et a témoigné quant à la sécurité de son gyropode. La pièce R-1 (Test des hélices – temps pour arrêter) et la pièce R-3 (calcul de la distance parcourue en cas d'arrêt d'urgence) sont des éléments de sécurité importants dans le cadre d'une demande de COAS.

[43] Une fois qu'une défense de diligence raisonnable est soulevée, il incombe à la partie qui l'invoque de l'établir selon la prépondérance des probabilités. Les deux pièces du requérant ne peuvent malheureusement pas être prises en considération, car elles n'affichent aucun horodatage, et la preuve est silencieuse quant à la date à laquelle elles ont été produites.

[44] La sécurité des spectateurs est un facteur primordial dans le processus de délivrance d'un COAS. Il est clair que l'intérêt public en matière d'aéronautique fait référence à la sécurité et au respect des lois, des règlements, des normes et des exigences

liés au secteur aéronautique. La délivrance d'un COAS nécessite de multiples analyses et évaluations de sécurité effectuées à la fois par le demandeur et l'émetteur.

[45] En ce qui concerne l'événement du 7 juin 2019 en soi, le Tribunal estime que le requérant n'a pas présenté de défense de diligence raisonnable à l'égard des contraventions.

[46] Une partie du processus de demande exige clairement que soit évalué l'ensemble des paramètres de sécurité de la véritable démonstration. Voici un exemple de Demande pour un Certificat d'opérations aériennes spécialisées (COAS) pour l'utilisation d'un système de véhicule aérien non habité (UAV) dans l'espace aérien canadien :

SECTION 11 – NOTES EXPLICATIVE

92. Le demandeur du certificat doit lire l'IP 623-001 et le CI 600-004 pour obtenir des directives sur les termes et les définitions, les règles générales d'exploitation, la gestion des risques, les exigences en matière d'assurance responsabilité, les exigences en matière de certificat de radiotéléphonie et les renseignements généraux. Les notes explicatives de ce formulaire de demande de COAS ont été ajoutées afin d'aider le demandeur du certificat à remplir ce formulaire correctement. L'IP 623-001 et le CI 600-004 demeurent les principaux documents de référence.

C'est la responsabilité du demandeur du certificat de fournir des renseignements suffisants ainsi que de prendre des mesures d'atténuation afin de permettre à l'inspecteur d'évaluer adéquatement la sécurité de l'opération proposée. Si le demandeur ne démontre pas la capacité d'effectuer des opérations en sécurité, la délivrance d'un COAS pourrait être considérablement retardée ou être refusée.

[...]

[47] Enfin, même si j'estime que le témoignage de M. Duru était crédible, je conclus que le ministre a prouvé tous les éléments constitutifs des deux infractions, selon la prépondérance des probabilités. Je salue les actions du requérant à la suite de l'événement du 7 juin 2019, lui qui a demandé le permis, les licences et les certificats requis pour utiliser le gyropode en toute sécurité. Toutefois, d'après les témoignages et les éléments de preuve produits au cours de l'audience, et bien que le requérant ait été informé des démarches à entreprendre pour procéder correctement à la démonstration de planche volante, le Tribunal n'a entendu aucun témoignage ni vu de preuve démontrant qu'il avait entrepris de telles démarches avant la date de la commission des contraventions.

III. DÉCISION

[48] Le ministre des Transports a prouvé, selon la prépondérance des probabilités, que le requérant, Catalin Alexandru Duru, a contrevenu au paragraphe 601.08(1) et à l'article 603.06 du *Règlement de l'aviation canadien*. À ce titre, la sanction pécuniaire de 2 250 \$ est maintenue.

[49] Le montant total de 2 250 \$ est payable au receveur général du Canada et doit parvenir au Tribunal d'appel des transports du Canada dans les 35 jours suivant la signification de la présente décision.

Le 3 février 2022

(Original signé)

Franco Pietracupa
Conseiller

Représentants des parties

Pour le ministre : M^c Martin Forget

Pour le requérant: Se représentant seul