

**TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE**

ENTRE :

**Gordon W. Johnson**, requérant(e)

- et -

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

**LÉGISLATION:**

*Règlement de l'Air*, C.R.C. 1978, c. 2, art. 218c)

**Cargaison non arrimée**

---

**Décision à la suite d'une révision**  
**Alfred R. Spence**

---

**Décision : le 2 février 1988**

**TRADUCTION OFFICIEUSE**

**Entendue : Dryden (Ontario), le 2 février 1988**

*Que M. Gordon W. Johnson a enfreint le Règlement de l'Air 218c) (le 17 mars 1987). J'ai également décidé de remplacer la suspension de 30 jours par une amende de 500 \$ conformément au barème des sanctions, payable au Tribunal de l'aviation civile au plus tard le 29 février 1988.*

**AVIS DE SUSPENSION**

Infraction au *Règlement de l'Air 218c)*: Alors que vous étiez le pilote commandant de bord d'un aéronef Twin Otter DHC-6, immatriculation C-FQHC, vous avez effectué un vol le 17 mars 1987, ou vers cette date, entre Winnipeg (Manitoba) et Thompson (Manitoba) alors que l'équipement et la cargaison transportés n'étaient pas assujettis de façon qu'ils ne puissent se déplacer pendant le vol.

**MOTIFS DE LA DÉCISION**

Pièce 2 - l'inspection de surveillance faite environ 15 à 20 minutes après l'atterrissage indique qu'aucun mécanisme d'assujettissement de la cargaison n'était utilisé. M. Johnson prétend que les ceintures de sécurité Herc avaient été enlevées et placées sous la siège avant de l'aéronef.

M. Davis (Inspecteur du MdT) est passé près de l'aéronef C-FQHC environ 5 minutes après qu'il ne soit immobilisé et il a regardé les passagers descendre. L'attention de M. Davis a été attirée par le fait que la plus grande partie du plancher de la cabine était jonchée d'équipement de bord et de bagages.

M. Davis s'est alors rendu jusqu'au YTH-FSS et il a rencontré M. Johnson, le pilote commandant de bord du C-FQHC avec qui il est revenu jusqu'à l'aéronef en question afin de remplir les pièces 2 et 2A.

M. Johnson a déclaré que deux ceintures de sécurité Herc avaient été utilisées pour assujettir la cargaison et qu'elles ont été enlevées par son technicien et deux passagers.

Le *Règlement de l'Air 218c*) stipule :

« Nul ne pourra piloter ou tenter de piloter un aéronef à moins que ne soient remplies les conditions suivantes :

a) ...

b) ...

c) L'équipement et, le cas échéant, la cargaison seront assujettis de façon qu'ils ne puissent se déplacer pendant le vol, et ils ne seront pas placés de manière à empêcher ou à entraver l'évacuation des passagers en cas d'urgence. »

Pièce 4 - Le type de cargaison qui apparaît sur les photographies aurait dû être assujettie par des filets pour empêcher qu'elle ne se déplace et non par des ceintures Herc comme celles se trouvant à bord.

Pièce 6 - Jurisprudence, Division de Selkirk, J. Dureault *La Reine c. John William Climie*, le 17 janvier 1987.

Ma décision est que M. Gordon W. Johnson a enfreint le *Règlement de l'Air 218c*) le 17 mars 1987 pendant le vol du C-FQHC.

### **DISPOSITIONS DE L'ARTICLE 9.3 RELATIVES AUX SANCTIONS**

Les infractions au *Règlement 218c*) donnent lieu à une suspension de licence ou à une amende. Ma décision ayant confirmé la sanction imposée par le Ministère,

M. Johnson a demandé que lui soit imposée une amende plutôt qu'une suspension de trente (30) jours. M. Johnson a indiqué qu'une amende ne mettrait pas en danger son emploi comme le ferait une suspension.

La suspension de 30 jours a été remplacée par une amende de 500 \$.

Remarque : il s'agit d'une deuxième infraction commise par M. Johnson à l'alinéa au Règlement 218c).