

TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE

ENTRE :

Ministre des Transports, requérant(e)

- et -

John R. Burnham, intimé(e)

LÉGISLATION:

Règlement de l'Air, C.R.C., c. 2, art. 221

Navigabilité, Certification d'aéronef

Décision à la suite d'une révision
James J. Collins

Décision : le 7 mars 1988

TRADUCTION

Je confirme donc la décision du ministre et l'intimé devra payer immédiatement une amende de 500 \$ pour avoir contrevenu au règlement précité.

L'audience concernant l'affaire ci-dessus s'est tenue à Stephenville (Terre-Neuve) le 2 mars 1988 à 11 h.

L'audience faisait suite au non paiement d'une amende de 500 \$ infligée par le ministre des Transports à M. John Burnham pour le motif qu'il avait contrevenu au *Règlement de l'Air* C.R.C., chapitre 2, amendé SOR/82-725, article 221 de la *Loi*.

Le ministre affirmait que, le 22 septembre 1986, M. Burnham, MEA breveté, avait certifié comme étant navigable un Cessna 185 (immatriculé C-GMNM), au terme d'une inspection de 100 heures, alors que les normes en vigueur n'avaient pas été respectées.

Le ministre était représenté par M.H.G. Carter, directeur régional suppléant à Transports Canada.

M. Burnham n'a pas comparu à l'audience et ne s'y est pas fait représenter.

Le premier témoin de M. Carter était M. L.D. Amos, surveillant de la navigabilité à Transports Canada. M. Amos est un MEA breveté des catégories A et B, qui possède vingt ans d'expérience dans l'entretien des avions. M. Amos a indiqué au Tribunal qu'en juillet 1987 il avait reçu une plainte du propriétaire du C-GMNM par l'intermédiaire du bureau de Transports Canada de St. John. M. Amos a présenté une photocopie en cinq pages du carnet de bord de l'appareil en question (pièce M1) en signalant au Tribunal que, le 22 septembre, une mention y avait été inscrite indiquant qu'une inspection d'une durée de 100 heures avait été effectuée et que l'appareil avait été déclaré navigable par M. Burnham, l'intimé.

M. Amos a aussi attiré l'attention du Tribunal sur une inscription faites dans le carnet de bord le 5 juin 1987 lorsque, dans le cadre de l'inspection d'état et de conformité annuelle, une deuxième inspection de 100 heures a été effectuée, l'appareil nécessitant un grand nombre de réparations et de pièces de remplacement avant de pouvoir être déclaré navigable. Cette déclaration portait la signature de John C. Wall.

Au cours de l'enquête, M. Amos a demandé à M. Wall de lui fournir une liste des anomalies qu'il avait décelées dans son inspection d'état et de conformité. M. Wall s'est exécuté et la liste en question constitue la pièce No M3.

Voici ce qu'on trouve, entre autres, sur cette liste:

Article n° 2 Les deux supports avant du moteur (en caoutchouc) sont usés au point où la tubulure d'admission touche le cadre en acier.

Article n° 7 Le câble d'assiette arrière (stabilisateur) est en partie fendu.

Après mûre réflexion, M. Amos est d'avis que ces éléments n'ont pas pu se détériorer à ce point en sept mois et demi ni pendant les 38 heures de vol effectuées entre le 22 septembre 1986, date à laquelle M. Burnham a certifié l'avion, et le 5 juin 1987, lorsque les pièces ont été remplacées.

Il est donc allégué que M. Burnham a contrevenu à l'article 221 de la *Loi*.

Le deuxième témoin de M. Carter était M. Dave Griffiths, propriétaire actuel du Cessna C-GMNM. M. Griffiths a indiqué au Tribunal qu'il avait acheté l'appareil en octobre 1987, décision qu'il avait prise en partie parce qu'un moteur restauré avait été installé en juin, qu'il avait servi moins de 50 heures et que l'appareil avait été déclaré navigable le 22 septembre 1986. M. Griffiths a ajouté que l'appareil avait volé une douzaine d'heures avant d'être entreposé pour l'hiver. L'avion avait été sorti de l'eau et laissé à l'extérieur.

Le dernier témoin de M. Carter était M. John C. Wall, MEA breveté. M. Wall a indiqué au Tribunal qu'il avait été embauché par M. Griffiths pour faire une inspection d'état et de conformité et pour préparer l'appareil pour la saison d'activité.

M. Wall a déclaré qu'après avoir retiré le capot du moteur, il s'est aperçu que la tubulure d'admission touchait le cadre du moteur. À l'inspection des supports avant en caoutchouc, il a

constaté qu'ils étaient en très mauvais état et qu'ils étaient comprimés au point qu'ils ne soutenaient plus le moteur comme il l'aurait fallu.

Interrogé par M. Carter, M. Wall a ajouté que le câble d'assiette du stabilisateur était en partie usé et entraînait en contact avec un porte-poulie.

Après avoir étudié la déposition et examiné les documents présentés (no M4), j'en arrive à la conclusion que, le 22 septembre 1986, les pièces en question se trouvaient dans le même état, ou presque, qu'aujourd'hui et que, en conséquence, M. Burnham a enfreint l'article 221 en déclarant le C-GMNM navigable alors que ce n'était pas le cas.

Je confirme donc la décision du ministre et l'intimé devra payer immédiatement une amende de 500 \$ pour avoir contrevenu au règlement précité.