

**TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE**

ENTRE :

**John R. Burnham**, appellant(e)

- et -

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

**LÉGISLATION:**

*Loi sur l'aéronautique*, L.R.C. 1985, c. A-2, art. 5.9

*Règlement de l'Air*, C.R.C. 1978, c. 2, art. 210(1)a

**Certificat de navigabilité, Normes à respecter**

---

**Décision à la suite d'un appel**  
**G. Richard, K. Crofton, T.H. Prescott**

---

**Décision : le 9 octobre 1987**

TRADUCTION

**Entendue** : Stephenville (Terre-Neuve), le 11 septembre 1987

*Le Tribunal fait droit à l'appel et confirme la suspension de la licence de pilote de l'intimé n° YZP 20277 pendant une période de quatorze jours. Cette suspension prendra effet le 2 novembre 1987 à 24 h 1 et restera en vigueur jusqu'au 15 novembre 1987 à 23 h 59.*

**Il s'agit ici d'un appel** de la décision rendue par le conseiller du Tribunal, James J. Collins, en date du 4 juillet 1987, infirmant la décision du Ministre de suspendre la licence de pilote de l'intimé pendant une période de quatorze jours à la suite d'un avis daté du 10 avril 1987 alléguant qu'une infraction avait été commise aux dispositions de l'alinéa 210(1)a) du *Règlement de l'Air*.

Dans sa requête en appel, l'appelant fait valoir :

1. Que la décision du conseiller du Tribunal n'était pas justifiée par les faits et par les éléments de preuve présentés à l'audience;

2. Que le conseiller du Tribunal a mal interprété l'article 210 du *Règlement de l'Air* en impliquant l'intervention d'un élément mental ou d'une intention en ce qui a trait à l'infraction;
3. Que le conseiller du Tribunal s'est trompé en acceptant la validité du moyen de défense consistant à avancer que toutes les précautions nécessaires avaient été prises, compte tenu des preuves qui ont été présentées lors de l'audience.

L'appel a été entendu en fonction du dossier et aucun élément de preuve nouveau n'a été présenté. Une motion préliminaire a été déposée par l'intimé, demandant que la cause soit rejetée en raison du dépôt en retard de la demande d'appel par le requérant. Le paragraphe 6.2(1) de la *Loi sur l'aéronautique* stipule qu'un appel doit être interjeté devant le Tribunal dans les dix jours à compter de la décision. Le paragraphe 20.(2) des *Règles du Tribunal de l'aviation civile* stipule que la décision est réputée avoir été rendue à la date de sa réception par les parties (se reporter par ailleurs aux articles 5 et 6 des *Règles du Tribunal de l'aviation civile*). En l'espèce, l'appel a été interjeté le 17 juillet 1987 et la décision a été reçue par le requérant le 10 juillet 1987, comme le prouve l'accusé de réception de Postes Canada. Le délai de dix jours qui est exigé a donc été respecté. Pour cette raison, le Tribunal a rejeté la motion.

Sur la base du dossier qui lui est présenté et après avoir entendu les plaidoiries des deux parties, le Tribunal juge que, tout en étant d'accord avec l'exposé des faits, il ne peut souscrire aux conclusions faites en première instance.

Dans sa décision, le conseiller a déclaré que la principale préoccupation de l'intimé devait nécessairement être l'étendue des dégâts et les implications entraînées par la réparation (se reporter aux motifs de la décision, dernière page, paragraphe 1).

Il ressort clairement du dossier que l'aéronef a subi des dégâts (se reporter à la transcription, pages 14, 18, 19 et 26). Lorsqu'une telle situation se présente, il faut, pour que le certificat de navigabilité puisse rester en vigueur, que les réparations soient effectuées et qu'une attestation d'appareil en état de marche soit délivrée ou qu'un permis de vol soit obtenu avant que l'aéronef puisse voler. L'intimé a allégué qu'après avoir effectué un examen rapide, il a conclu que les dégâts étaient mineurs et que ces mesures n'étaient donc pas nécessaires. La législation ne dit pas que le certificat de navigabilité doit rester en vigueur lorsque les dommages ne sont que mineurs, ni qu'un permis de vol n'est requis qu'en cas de dommages majeurs. Certes, il est vrai que ce n'est pas parce qu'une ampoule a brûlé qu'il va falloir demander un permis de vol, mais il doit en être ainsi lorsque les dégâts causés ont une incidence sur la navigabilité de l'aéronef. Dans l'affaire en cause, le Tribunal considère que les dégâts infligés à l'aéronef remettaient en cause sa navigabilité.

Le conseiller a déclaré en outre qu'à son avis, l'intimé ne s'était pas rendu compte que l'aéronef était sur flotteurs lorsque les dégâts se sont produits. L'intimé a précisé dans le dossier que le propriétaire de l'aéronef l'avait informé « que le fuselage était légèrement enfoncé et qu'il voulait que ce dommage soit réparé parce qu'il était évident » (se reporter à la page 23 de la transcription). Il a par ailleurs répondu par l'affirmative à la question posée par le représentant du requérant lorsque ce dernier lui a demandé... « En tant que mécanicien, lorsque vous avez examiné les déformations causées au fuselage, ne vous a-t-il pas paru évident que les dégâts

s'étaient produits alors que l'aéronef s'était posé sur des flotteurs? » (Se reporter à la transcription, page 21). Le carnet de bord mentionnait que l'aéronef avait décollé d'un lac et l'on avait fait figurer dans la colonne « observations » la mention suivante: « Flotteur droit endommagé au décollage ». Cette mention figure deux lignes au-dessus et sur la même page que l'inscription faite par l'intimé avant d'entreprendre son vol.

Le Tribunal considère que l'intimé aurait dû savoir que l'aéronef était équipé de flotteurs lorsque les dégâts ont été causés et que l'on avait remplacé les flotteurs par des roues sans obtenir le certificat correspondant. Le certificat de navigabilité n'était donc pas valide puisqu'un permis de vol n'avait pas été obtenu avant que l'aéronef endommagé n'effectue son vol et parce que la transformation n'avait pas été attestée par un certificat.

Le Tribunal considère en outre que l'absence d'intention de contrevenir aux dispositions de la *Loi* ne peut être invoquée avec succès étant donné que l'alinéa 210(1)a) du *Règlement de l'Air* impose une obligation de responsabilité stricte. Enfin, le Tribunal considère que les connaissances spécialisées de l'intimé en tant que pilote et que mécanicien d'entretien d'aéronef, de même que son expérience professionnelle, ne permettaient pas de conclure qu'il avait pris toutes les mesures nécessaires dans les circonstances.

Pour ces motifs, le Tribunal fait droit à l'appel et confirme la suspension de la licence de pilote no YZP 20277 de l'intimé pendant une période de quatorze jours. Cette suspension prendra effet le 2 novembre 1987 à 24 h 1 et restera en vigueur jusqu'au 15 novembre 1987 à 23 h 59.