

**TRIBUNAL D'APPEL DES TRANSPORTS DU CANADA**

ENTRE :

**Leroy C. Simpson**, requérant(e)

- et -

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

**LÉGISLATION:**

*Loi sur l'aéronautique*, L.R.C. 1985, c. A-2, art. 6.9

*Règlement de l'aviation canadien*, DORS/96-433, art. 602.01

---

**Décision à la suite d'une révision**  
**Philip D. Jardim**

---

**Décision : le 20 janvier 2004**

TRADUCTION

*Le requérant a effectivement contrevenu à l'article 602.01 du Règlement de l'aviation canadien. Toutefois, la suspension de 90 jours est réduite à 60 jours. Ladite suspension doit commencer le quinzième jour suivant la signification de cette décision.*

**Une audience en révision** relative à l'affaire en rubrique a été tenue le vendredi 9 janvier 2004 à 9 h 30 à l'hôtel Sheraton Gateway, à l'aéroport international de Toronto, à Mississauga (Ontario).

**HISTORIQUE**

M. Leroy Simpson, membre du Brampton Flying Club (BFC), a loué un aéronef Cessna A152, C-GRHT, pour un vol aller-retour de Brampton à Barrie (Ontario), le 8 octobre 2002.

M. Simpson a piloté l'aéronef jusqu'à la piste d'atterrissage qu'il avait aménagée lui-même à Springwater. Dans les faits, il n'a pas atterri à Barrie. Springwater est situé juste au nord de Barrie. Au moment de son atterrissage sur cette piste nouvellement aménagée, il a touché le sol à mi-chemin de la piste. L'aéronef a fait une sortie de piste à la fin, en frappant un égout ainsi que de la terre molle, son nez s'est enlisé dans le sol, l'aéronef a pivoté et a renversé, de sorte qu'il s'est retrouvé sur le dos. M. Simpson n'a pas été blessé et a rapporté l'incident au BFC.

M. Richard Wynott, directeur général et chef instructeur de vol (CIV), a envoyé M. Rantz,

directeur de la maintenance et l'équipe de secours à Springwater afin de ramener M. Simpson et l'aéronef.

Cet accident a été signalé à Transports Canada qui a enquêté à ce sujet et a délivré une suspension de licence de trois mois à M. Simpson, en vertu de l'article 6.9 de la *Loi sur l'aéronautique*, pour une présumée contravention à l'article 602.01 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC). M. Simpson a interjeté appel de cette sanction au Tribunal.

## **LA LOI**

L'article 602.01 du RAC prévoit :

602.01 Il est interdit d'utiliser un aéronef d'une manière imprudente ou négligente qui constitue ou risque de constituer un danger pour la vie ou les biens de toute personne.

## **LA PREUVE**

M<sup>me</sup> Oonagh Elliott, inspecteur de l'aviation civile, Application de la loi en aviation, Transports Canada, a mené l'enquête sur l'accident. Elle a interrogé M. Richard Wynott, directeur général et chef instructeur de vol et M. Richard Rantz, directeur de la maintenance au BFC. Tous les deux ont été appelés à témoigner pour le ministre. M<sup>me</sup> Elliott n'a ni inspecté la piste d'atterrissage à Springwater, ni examiné l'aéronef. Son enquête s'est effectué par des interrogatoires de MM. Wynott et Rantz. M. Mattis s'est objecté à la présentation d'un article sur l'accident rédigé par M. Wynott. Il s'est objecté en précisant que cet article faisait état d'une opinion et non de faits. J'ai fait droit à cette objection.

Alors qu'il interrogeait son auteur, M. Wynott, sur l'article en question, M<sup>e</sup> Lipiec l'a de nouveau déposé sous la cote M-8. Essentiellement, bien que l'article explique l'historique de l'accident, il ne peut servir de preuve, puisqu'il repose sur l'opinion exprimée par M. Wynott, qui n'a jamais vu la piste ni l'aéronef après l'écrasement.

M. Rantz est la seule personne qui a vu la nouvelle piste d'atterrissage de Springwater. Il a secouru M. Simpson et il a sorti l'aéronef de Springwater. Ce faisant, M. Rantz a pris quelques photographies de la piste, de la position dans laquelle l'aéronef s'est retrouvé et des dommages causés à l'aéronef. M. Wynott n'a jamais vu Springwater, pas plus que l'aéronef endommagé après sa récupération. La compagnie d'assurances a déclaré que l'aéronef était une perte totale.

M. Rantz a déclaré que la surface de la piste d'atterrissage était ferme mais un peu molle et il craignait que son véhicule ne s'y enlise; toutefois cela ne s'est pas produit. M. Rantz a pu remettre l'aéronef sur ses roues et le remorquer jusqu'à la piste à l'aide de son véhicule. Aucune mesure n'a été prise mais on estime la longueur de la piste d'atterrissage à environ 1800 pieds et, sa largeur, entre 80 et 100 pieds. Il a estimé que les arbres des environs avaient une hauteur de

30 à 50 pieds et qu'il y avait environ 100 pieds entre les arbres et la fin de la piste. M. Rantz a estimé que son véhicule pesait 3000 lb et environ 4000 lb, avec quatre personnes à bord.

M. Simpson, en louant l'aéronef, a signé une entente (pièce M-7). Une des conditions de cette entente stipulait que « le commandant de bord ne devait pas utiliser l'aéronef loué pour entrer ou sortir d'un aérodrome non homologué ».

M. Simpson est titulaire d'une licence de pilote de planeur depuis 1980, d'une licence d'ultra-léger depuis 1984 et d'une licence de pilote privé depuis 1996. Il est de plus instructeur de vol d'ultra-léger (pièce M-2). L'ensemble de ses expériences n'a pas été relaté. Il a appris à piloter au BFC et M. Wynott, le chef instructeur de vol, le connaît bien à titre de membre de ce club. À la suite de cet accident, le BFC a suspendu le droit de M. Simpson de voler en solo, du 8 novembre 2002 au 1 novembre 2003 (pièce M-9). Cette lettre de suspension critique formellement M. Simpson pour ne pas avoir demandé la permission au Club d'atterrir sur une piste d'atterrissage privée, décrivant son action comme « une violation délibérée de cette exigence ».

Alors qu'il représentait M. Simpson qui était présent à l'audience, M<sup>e</sup> Mattis ne l'a pas appelé à témoigner et n'a déposé aucune preuve. Il a choisi d'établir le bien-fondé de sa cause en résumant la preuve présentée par le ministre et en critiquant la qualité de l'enquête. Transports Canada n'a ni examiné la piste d'atterrissage de Springwater, ni mesuré, ni inspecté la surface de la piste. M<sup>me</sup> Elliott, à titre d'inspecteur en aviation civile, a plutôt choisi de s'appuyer sur les témoignages de MM. Wynott et Rantz. M. Rantz est le seul témoin qui a vu la piste et l'aéronef accidenté.

M<sup>e</sup> Mattis plaide que la principale question en litige est de savoir si la piste était convenable. Il a soigneusement contre-interrogé M. Rantz sur les propriétés et la force portante de la piste. M<sup>e</sup> Mattis n'a lui-même déposé aucune preuve pour démontrer les dimensions de la piste, pas plus qu'il n'a fourni de détails à propos de sa surface. Tant le ministre que le requérant s'appuient sur une estimation des dimensions de la piste effectuée par M. Rantz. En ce qui a trait à la force portante, M<sup>e</sup> Mattis s'est appuyé sur l'expérience de M. Rantz qui a circulé sur la piste à bord de son Pontiac Transporter et sur le fait qu'il a remorqué l'aéronef sur toute sa longueur pour le retirer du site.

L'Avis de suspension délivré à M. Simpson l'accuse : « d'atterrir dans un aérodrome inapproprié, mettant ainsi en danger les biens du propriétaire enregistré de l'aéronef et causant des dommages à l'aéronef ». Le ministre a procédé en vertu de l'article 602.01 du RAC – utilisation imprudente ou négligente des aéronefs.

M<sup>e</sup> Mattis plaide que le ministre n'a déposé aucune preuve pour démontrer que la piste d'atterrissage n'était pas convenable pour un Cessna 152. Aucune mesure n'a été prise et l'inspecteur en aviation civile n'a ni visité les lieux, ni inspecté l'aéronef. Le carnet de route n'a pas été déposé, de sorte que l'état de l'aéronef avant le vol n'a pas été établi. M<sup>e</sup> Mattis déclare que Transports Canada ne s'est pas libéré de son fardeau de preuve. La qualité de l'enquête laisse à désirer. M<sup>e</sup> Mattis plaide de plus que les règlements du BFC ne sont pas en litige dans la cause en l'espèce.

M<sup>e</sup> Mattis a tenté d'interroger M<sup>me</sup> Elliott pour avoir son opinion sur la défectuosité de l'aéronef susceptible de causer l'accident. M<sup>e</sup> Lipiec s'est objecté à la question parce que sa réponse ne pouvait que représenter une opinion et non un fait. J'ai admis cette objection.

## DISCUSSION

Les faits suivants sont ressortis de cette audience :

M. Simpson a loué un Cessna 152 de BFC et il a atterri sur un terrain d'atterrissage non homologué, en contravention à l'entente de location qu'il avait signée (pièce M-7). Ce terrain d'atterrissage semblait inapproprié pour le Cessna 152 et son pilote relativement inexpérimenté aux commandes.

M. Simpson a fait des erreurs en manœuvrant le Cessna 152, lesquelles l'ont emmené à atterrir au milieu de la piste, selon sa déclaration (pièce M-6). L'aéronef a ensuite traversé la piste dans toute sa longueur, s'est enlisé dans le sol avant de renverser sur son dos. M. Simpson a commis une erreur de jugement en ne décidant pas de remettre les gaz ou de tourner quand il a vu que l'aéronef flottait sur la deuxième partie de la piste.

L'enquête de Transports Canada est incomplète parce qu'aucune dimension n'a été prise et la surface de la piste de Springwater n'a pas été évaluée. Nous avons des estimations de ces dimensions de M. Rantz, directeur de la maintenance chez BFC. Ces données indiquent que la piste a une longueur d'environ 1800 pieds et une largeur de 80 à 100 pieds. Les photographies de la pièce M-11 corroborent ces estimations. Elles montrent que cette piste semble courte pour un Cessna 152 et un pilote inexpérimenté aux commandes.

Il n'y a pas de preuve pour montrer le niveau d'expérience de M. Simpson ou son degré de connaissance de l'aéronef. Il n'y a pas de preuve pour démontrer si M. Simpson a fait un certain nombre d'approches préventives sur cette piste, pour l'évaluer, avant d'entreprendre l'atterrissage final. Que M. Simpson ait commis les erreurs de jugement susmentionnées indique qu'il était relativement inexpérimenté et qu'il n'aurait pas dû tenter de poser le Cessna 152 sur cette piste au seuil de la norme. Cela signifie qu'il a posé l'aéronef à un aérodrome inapproprié. Il s'agit sans contredit d'un aérodrome non homologué, en contravention à l'entente qu'il avait signée lors de la location de l'aéronef.

Un pilote raisonnable aurait dû faire les étapes suivantes avant de tenter un tel exercice :

- Il aurait consulté son instructeur de vol et demandé la permission de BFC pour effectuer le vol.
- Il aurait dû avoir des données sur les dimensions et sur certains éléments de la surface de la piste d'atterrissage — la force portante etc. Il aurait dû installer un indicateur de direction du vent sur le terrain, pour indiquer la direction du vent en surface.
- Il aurait dû travailler ses décollages et ses atterrissages sur des terrains courts sur un terrain d'atterrissage connu et familier, pour développer sa capacité d'utiliser l'aéronef sur ce type de piste.
- Il aurait dû déposer un plan de vol de sorte que dans l'éventualité d'un accident, comme celui qui s'est produit, les responsables des recherches et des secours auraient su où le chercher. Il n'y a eu aucune preuve concernant la déposition d'un plan de vol. S'il y en avait eu un, les autorités de Barrie auraient cherché le C-GHRT dès qu'il aurait manqué à l'appel. Personne ne savait où chercher M. Simpson.

- En dissimulant sa véritable destination, M. Simpson risquait de ne pas recevoir les soins médicaux en cas de blessure. Il est chanceux de s'en être sorti indemne.

M. Simpson n'a fourni aucune preuve selon laquelle il aurait fait une de ces choses. En fait, il a plutôt cherché à dissimuler ses intentions au BFC en inscrivant « Barrie » comme destination sur sa « Feuille de vol » (pièce M-10). M. Simpson n'aurait pas dû tenter ce vol dans les circonstances.

La négligence est bien définie dans bon nombre de dictionnaires, notamment dans le *Black's Law Dictionary* :

L'omission de mesures qu'une personne raisonnable, inspirée par les considérations habituelles qui régissent ordinairement les affaires humaines prendrait, ou gestes qu'une personne raisonnable et prudente ne poserait pas.

La négligence est le fait de ne pas prendre le soin qu'une personne raisonnablement prudente et circonspecte prendrait dans des circonstances similaires; elle désigne le fait de commettre un acte qu'une personne normalement prudente n'aurait pas commis dans des circonstances semblables ou le fait de ne pas prendre les mesures qu'une personne normalement prudente aurait prises dans des circonstances semblables. [Traduction]

En raison des points susmentionnés, je considère que M. Simpson a certainement été négligent.

L'imprudence est définie comme suit dans le *Black's Dictionary* :

Impétuosité; insouciance; irréflexion. État d'esprit de celui qui commet un acte sans se préoccuper de ses conséquences néfastes probables ou éventuelles ou qui, tout en prévoyant ces conséquences, persiste néanmoins à commettre l'acte en question. Imprudence est un terme plus fort que négligence et, pour qu'une personne soit considérée comme imprudente, il faut que sa conduite traduise une indifférence pour les conséquences, dans des circonstances qui mettent en danger la vie ou la sécurité d'autres personnes, même si aucun tort n'est voulu.

L'imprudence peut aussi désigner le fait de percevoir un risque et de décider de l'affronter. L'enquête du ministre n'a présenté aucune preuve pour appuyer le fait que M. Simpson a été imprudent.

## **SANCTION**

Dans son résumé, M<sup>e</sup> Lipiec a parlé de la sanction. Il a déclaré que la sanction normale pour une première infraction en vertu de l'article 602.01 du RAC est de 14 à 30 jours. Le ministre a cherché à ériger en exemple la cause de M. Simpson et a imposé une suspension de 90 jours. Les gestes de M. Simpson auraient pu lui coûter la vie. En dissimulant sa véritable destination, il aurait pu causer beaucoup de frustrations aux équipes de recherches et de sauvetage, gaspiller

beaucoup d'argent dans de vaines recherches pour le trouver et, s'il avait été blessé et invalide, il n'aurait pas bénéficié d'aide médicale en temps opportun.

Afin d'encourager M. Simpson à coopérer avec Transports Canada et le Brampton Flying Club, je vais réduire la peine à 60 jours.

## **DÉCISION**

À la conclusion de l'audience en révision, j'ai décidé que le requérant a effectivement contrevenu à l'article 602.01 du RAC. La suspension de 90 jours est réduite à 60 jours pour les raisons susmentionnées.

Philip D. Jardim  
Conseiller  
Tribunal d'appel des transports du Canada