

**TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE**

ENTRE :

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

- et -

**Helmut Karl Eduard Schoener**, intimé(e)

**LÉGISLATION:**

*Loi sur l'aéronautique*, L.R.C. 1985, c. A-2, art. 7.7

*Règlement de l'aviation canadien*, DORS/96-433, art. 202.13(2)

*Règlement de l'aviation canadien*, DORS/96-433, art. 605.88(1)

---

**Décision à la suite d'un appel**  
**Allister W. Ogilvie, E. David Dover, Keith Edward Green**

---

**Décision : le 3 septembre 2002**

**TRADUCTION**

*Nous faisons droit à l'appel concernant la présumée infraction au paragraphe 605.88(1) et prononçons une ordonnance de non-lieu. En ce qui a trait à l'infraction au paragraphe 202.13(2), nous ne sommes pas convaincus que la peine devrait être moindre. La conseillère de l'audience était en bonne position pour évaluer les présentations des parties et nous ne modifierons pas son jugement. La peine totale de 1 000 \$ est confirmée. Ce montant est payable au receveur général du Canada et doit parvenir au Tribunal de l'aviation civile dans les quinze jours de la signification de cette décision.*

**Une audience en appel** relative à l'affaire en rubrique a eu lieu le mardi 25 juin 2002 à 10 h à Java Connexion à Whitehorse (Yukon).

**HISTORIQUE**

**BACKGROUND**

Dr. Schoener pilotait un aéronef de construction amateur immatriculé C-GXGQ, le 8 octobre 2000, qui s'est écrasé à la périphérie de Whitehorse (Yukon).

Transports Canada a enquêté sur l'événement. L'examen du carnet de route a révélé qu'un vol avait eu lieu le 20 mars 1999 pendant lequel l'aéronef avait atterri sur le ventre et avait subi un bris d'hélice. Le carnet de route indiquait qu'une nouvelle hélice avait été installée par la suite.

L'enquêteur était d'avis que le vol du 20 mars constituait une « condition d'utilisation anormale » au sens de l'article 605.88 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC). Il considérait que l'article prescrivait une inspection de l'aéronef conformément à l'appendice G des *Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs* avant le prochain vol. Le carnet de route révélait que l'aéronef avait été utilisé après l'atterrissage anormal mais n'affichait pas d'inscription prescrite à l'appendice G des *Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs*. Lors de l'enquête, on a de plus découvert que l'aéronef n'était pas immatriculé.

Par la suite, Transports Canada a prétendu que Dr. Schoener avait enfreint le paragraphe 202.13(2) du RAC, en utilisant un aéronef non immatriculé et le paragraphe 605.88(1) du RAC, en effectuant un décollage avec un aéronef ayant fait l'objet d'une condition anormale d'utilisation sans ensuite être inspecté conformément à l'appendice G des *Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs*.

Les allégations ont été entendues devant une seule conseillère du Tribunal, le 9 janvier 2002 à Whitehorse (Yukon). La conseillère a conclu que le ministre avait prouvé les deux infractions et elle a maintenu l'amende de 1 000 \$ pour chaque infraction.

Dr. Schoener a interjeté appel de cette décision par lettre en date du 21 mars 2002, d'où ladite audience en appel.

## **MOTIFS D'APPEL**

Ce qui suit reprend la demande d'appel présentée au Tribunal.

Cette décision à la suite d'une révision fait l'objet d'un appel parce qu'elle contient un certain nombre d'erreurs de droit graves et qu'elle fait abstraction des règlements pertinents concernant les droits, les responsabilités et les privilèges du *propriétaire* d'un aéronef exploité avec un certificat spécial de navigabilité - soit celui relatif à une construction amateur. La « discussion » qui figure aux pages 7 et 8 de la décision à la suite d'une révision met entièrement l'accent sur l'appendice G de la Norme 625 intitulée « Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs », un document secondaire. Elle ne tient pas compte de la disposition de l'article 571 du RAC intitulée « Navigabilité - Exigences relatives à la maintenance des aéronefs » qui présente les principales exigences relatives à la réalisation et à la certification de tous les types de maintenances.

1) 571.10 du RAC, intitulé « Certification après maintenance » exige qu'une certification après maintenance soit signée par une personne jugée compétente par la loi, et ce, pour toutes les maintenances effectuées sur un aéronef. Cette certification attestera que le travail a été exécuté selon les normes applicables de navigabilité.

2) 571.11 du RAC, intitulé « Personnes habilitées à signer une certification après maintenance » prévoit qu'une certification après maintenance doit être signée par un technicien d'entretien d'aéronef (TEA), à quelques exceptions près, notamment celle de l'alinéa 571.11(2)b) du RAC. Cette exception prévoit : « *Toute personne autre qu'un (TEA) peut signer une certification après maintenance si les travaux de maintenance sont exécutés sur un aéronef de construction amateur et la personne est l'un des propriétaires de celui-ci* »;

3) 571.04 du RAC, intitulé « Maintenance spécialisée » désigne certaines maintenances très cruciales comme des « maintenances spécialisées », dont la liste figure à l'Annexe II. Ces maintenances peuvent être effectuées par une personne qui n'est pas TEA mais doivent l'être par un « organisme de maintenance agréé », à l'exception des travaux réalisés sur un aéronef de construction amateur. Toutes les réparations majeures de la structure et d'un moteur d'aéronef font partie des travaux énumérés à la liste de maintenance spécialisée de l'Annexe II. Lorsqu'il s'agit d'un aéronef de construction amateur, *tous ces travaux peuvent être effectués et certifiés par le propriétaire de l'aéronef.*

4) 571.02 du RAC précise que les normes de maintenance d'un aéronef sont élaborées par le constructeur de l'aéronef. Lorsqu'il s'agit d'un aéronef de construction amateur, le constructeur est le fabricant original de l'aéronef. Toutefois, tel que l'indique 571.11 du RAC, l'autorité pour certifier toutes les maintenances sur un aéronef de construction amateur est transmise au nouveau propriétaire de l'aéronef dès qu'il n'est plus la propriété du constructeur original.

5) Les dispositions du document secondaire « Norme 625, appendice G », en indiquant qui peut effectuer et certifier une maintenance, *entrent en conflit avec les pouvoirs d'un propriétaire d'aéronef de construction amateur accordés en vertu du règlement de l'article 571 du RAC.*

La décision à la suite de la révision contre Dr. Schoener ne tient ABSOLUMENT pas compte de ce conflit de droit; elle constitue une conclusion erronée sur les actions du Dr. Schoener, soit l'inspection de son aéronef à la suite d'une condition d'utilisation anormale, son démantèlement et sa réparation.

Dr. Schoener a formulé verbalement les motifs d'appel susmentionnés. Il a de plus plaidé qu'en ce qui a trait à l'article 571.11 du RAC (personnes pouvant signer une certification après maintenance), aucune catégorie de licence de TEA n'est reliée aux qualifications appropriées à la maintenance du produit aéronautique, dans le cas présent un aéronef de construction amateur.

Sans toutefois l'avoir mentionné dans ses motifs écrits, il a aussi plaidé contre le montant de l'amende imposée en regard de l'infraction au paragraphe 202.13(2) du RAC, en alléguant qu'elle était excessive dans les circonstances. Son examen des autres infractions publiées montrait des peines moindres pour des infractions plus graves.

## **L'intimé**

M<sup>e</sup> Hector, au nom du ministre, a répondu qu'il n'y avait aucun conflit dans le système de loi. Les signatures prescrites lors des inspections variaient selon les circonstances. Il a plaidé que l'article 605.88 du RAC porte sur les inspections relatives à des dommages à la suite de conditions d'utilisation anormales. L'article 605.85 porte sur des conditions d'utilisation normales lorsqu'un aéronef a subi une inspection de maintenance.

Il a plaidé que l'article 571.11 du RAC prévoit que la personne qui signe la certification après maintenance peut être un TEA (1) ou le propriétaire (2)*b*) si l'aéronef est classifié construction amateur. La « possibilité » relative à la classification construction amateur prévue à l'article 571.11 du RAC s'applique uniquement à la certification après maintenance prescrite en vertu de l'article 605.85, à savoir une maintenance normale.

La « possibilité » qu'une qualification de propriétaire donne ouverture à la signature de la certification après maintenance est intentionnellement absente de l'article 605.88 du RAC, puisqu'il traite de conditions d'utilisation anormales. L'agent d'audience avait considéré l'atterrissage sur le ventre et le bris d'hélice comme des conditions d'utilisation anormales. Pour ces motifs, l'appendice G des *Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs* doit s'appliquer parce qu'il est inclus par renvoi. Selon lui, l'appendice aux articles applicables prévoit une inspection et une certification obligatoire d'un TEA. Puisque la conseillère en était venue à la même conclusion, il n'y a eu aucune erreur lors de la révision. L'appel doit être rejeté.

En ce qui a trait aux arguments de Dr. Schoener concernant l'amende, il a maintenu qu'on ne doit pas regarder les autres causes pour se guider sans tenir compte des particularités de ces causes. Il importe de savoir s'il y a eu des facteurs aggravants ou atténuants afin de comprendre les motifs du montant de la peine. Ils se situent dans les limites recommandées et ont été respectés par la conseillère lors de l'audience et ne devraient donc pas être réduits lors de l'appel.

## LA LOI

À l'article 3 de la *Loi sur l'aéronautique* :

« produits aéronautiques » Les aéronefs, les moteurs, les hélices et appareillages d'aéronefs, ainsi que leurs pièces ou autres éléments constitutifs, y compris les matériels et logiciels informatiques.

À l'article 101.01 du RAC :

« maintenance » Révision, réparation, inspection obligatoire, modification, ou enlèvement et installation de composants sur un produit aéronautique. Sont exclus :

- a) les travaux élémentaires;
- b) l'entretien courant.

« réparation » Correction des lacunes ou remise en état de navigabilité d'un produit aéronautique.

« certification après maintenance » Certification faite après maintenance d'un produit aéronautique indiquant que la maintenance a été effectuée conformément aux dispositions du présent règlement et aux normes de navigabilité applicables.

Le paragraphe 605.85(1) du RAC :

605.85 (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), il est interdit à toute personne d'effectuer le décollage d'un aéronef dont elle a la garde et la responsabilité légales ou de permettre à toute personne d'effectuer un tel décollage lorsque l'aéronef a été soumis à un travail de maintenance, à moins que ce travail n'ait été certifié au moyen d'une certification après maintenance signée conformément à l'article 571.10. [Nous soulignons]

L'article 605.88 du RAC :

605.88 (1) Il est interdit d'effectuer le décollage d'un aéronef qui a subi une condition d'utilisation anormale, à moins que l'aéronef n'ait été soumis à une inspection relative à tout dommage conformément à l'appendice G des *Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs*.

(2) L'inspection visée au paragraphe (1) peut être effectuée par le commandant de bord lorsqu'elle ne comprend pas de démontage. [Nous soulignons]

L'article 571.10 du RAC :

571.10 (1) Il est interdit à toute personne de signer une certification après maintenance exigée en vertu de l'article 605.85, ou de permettre à une personne qu'elle supervise de signer une telle certification, à moins que les normes de navigabilité qui sont applicables aux travaux de maintenance effectués et qui sont énoncées au chapitre 571 du *Manuel de navigabilité* n'aient été respectées et que la certification après maintenance ne satisfasse aux exigences applicables énoncées à l'article 571.10 du *Manuel de navigabilité*.

(2) Sous réserve du paragraphe (4), la certification après maintenance doit comporter la déclaration suivante ou une déclaration similaire :  
« Les travaux de maintenance indiqués ont été exécutés conformément aux exigences de navigabilité applicables. »

[...]

(4) Lorsqu'une personne signe une certification après maintenance relativement à des travaux de maintenance dont l'achèvement satisfaisant ne peut être assuré au moyen d'une inspection ou d'un essai au sol de l'aéronef sur lequel les travaux ont été exécutés, la certification après maintenance doit être conditionnelle à l'exécution satisfaisante d'un vol d'essai effectué conformément aux paragraphes

605.85(2) et (3), par l'ajout de la mention « sous réserve d'un vol d'essai satisfaisant ».

[...] [Nous soulignons]

L'article 571.11 du RAC :

Nous signalons que les motifs d'appel de Dr. Schoener et de la présentation du ministre lors de l'appel font référence au libellé suivant :

571.11 (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (7), il est interdit à toute personne, sauf au titulaire d'une licence de technicien d'entretien d'aéronefs (TEA) délivrée en vertu de la partie IV et précisant la qualification propre au produit aéronautique faisant l'objet de la maintenance, de signer une certification après maintenance comme l'exige l'article 571.10.

(2) Toute personne autre qu'une personne visée au paragraphe (1) peut signer une certification après maintenance dans les cas suivants :

[...]

b) les travaux de maintenance sont exécutés sur un aéronef exploité en vertu d'un certificat spécial de navigabilité de classification construction amateur et la personne est l'un des propriétaires de celui-ci; [c'est nous qui soulignons]

Toutefois, cette version de l'article 571.11 est entrée en vigueur le 1 décembre 2000. Étant donné que la présumée infraction a eu lieu le 30 juillet 2000, nous devons faire référence à l'article en vigueur à ce moment-là. L'article pertinent se lit comme suit :

571.11 (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (4), il est interdit à quiconque de signer une certification après maintenance conformément au chapitre 571 du *Manuel de navigabilité*, sauf au titulaire d'une licence de technicien d'entretien d'aéronefs (TEA) délivrée en vertu de la partie IV et précisant la qualification propre au produit aéronautique faisant l'objet de la maintenance.

(2) Toute personne autre qu'une personne visée au paragraphe (1) peut signer une certification après maintenance dans les cas suivants :

[...]

b) les travaux de maintenance sont exécutés sur un aéronef de construction amateur et la personne est l'un des propriétaires de celui-ci;

L'article prévoit une exception en ce qui a trait aux exigences relatives au TEA qui doit signer une certification après maintenance. Lors d'une maintenance d'un aéronef de construction amateur, la personne qui est propriétaire peut signer la certification après maintenance.

L'essentiel de l'article n'a pas changé avec la modification du 1 décembre 2000. Cette modification donnait effet à le « certificat spécial de navigabilité pour une classification construction amateur » qui est actuellement en vigueur.

# DISCUSSION

## Qualifications

Dr. Schoener a plaidé qu'aucune catégorie de licence de TEA ne précise de qualification propre au produit aéronautique faisant l'objet de la maintenance et le produit en question dans cette cause est un aéronef de construction amateur. Toutefois, le chapitre 566 du *Manuel de navigabilité* (Normes de délivrance des licences et de formation des techniciens d'entretien d'aéronefs) prévoit ce qui suit :

566.03 [...]

(8) Qualifications.

(a) La portée des avantages de certification après maintenance est indiquée par les sigles désignatifs des qualifications annotés sur la licence de la façon suivante :

(i) M1 : Exception faite des aéronefs à turboréacteurs, tous les aéronefs certifiés en vertu des sous-parties 522, 523, 527 et 549 du RAC, et des normes équivalentes (incluant leurs moteurs, leurs hélices, leurs composants, leurs structures et leurs systèmes).

Le chapitre 549 du *Manuel de navigabilité* prévoit les normes de navigabilité pour les aéronefs de construction amateur. Étant donné que l'avion est à hélices, c.-à-d. qu'il ne s'agit pas d'un turboréacteur construit conformément aux normes de 549 du RAC, selon lesquelles un TEA agréé qui possède une qualification M1 doit délivrer une certification après maintenance. Nous rejetons donc cette partie des arguments de l'appelant.

## Certifications

La principale prémisse de l'argumentation du ministre se fonde sur la simple lecture des articles qui démontre la « possibilité » de l'article 571.11 du RAC, qui permet au propriétaire de remettre un aéronef de catégorie construction amateur en service, et s'applique à une certification après maintenance prescrite à l'article 571.10. Cet article prévoit ensuite que la certification est requise en vertu de l'article 605.85 du RAC.

Le ministre plaide que le privilège du propriétaire de signer la certification après maintenance est, selon le libellé de cet article, restreint à la certification prescrite à l'article 605.85. Comme l'allégation est libellée en vertu de l'article 605.88 du RAC, la « possibilité » est intentionnellement absente. Il prétend que l'appendice G dont il est question à l'article 605.88 prescrit clairement la certification par un TEA. Elle est absente, prétend-il, parce que 605.85 est relatif à une maintenance normale, mais ici il y a eu des conditions d'utilisation anormales qui requièrent l'attention d'un TEA.

Nous croyons qu'il s'agit d'une interprétation incorrecte du système de réglementation. Pour l'essentiel, cela viendrait établir une prescription pour plus d'un type de certification, dont une en vertu de 605.85 et une autre (ou plus) pour les articles autres que l'article 605.85.

L'article 605.85 est celui en vertu duquel toutes les certifications après maintenance sont prescrites. On peut le voir en lisant les définitions en liaison avec les articles.

Les exigences de navigabilité des règlements sont incluses dans la Partie V du RAC. Le chapitre 571 du *Manuel de navigabilité* porte sur la maintenance. Un certificat après maintenance constitue une exigence de navigabilité et on le trouve conséquemment au chapitre 571, à l'article 571.10.

La Partie VI du RAC prévoit les exigences générales d'exploitation et les règles de vol. La sous-partie 5, section III contient les exigences relatives à la maintenance d'aéronefs. L'article 605.85 porte sur la certification après maintenance, les travaux élémentaires et se relie directement à l'article 571.10. En fait, l'article 605.85 fait référence à l'article 571.10 et vice versa.

Le terme « maintenance » désigne les inspections, les réparations, le retrait et l'installation des composantes. « Réparation » est par la suite définie comme la correction ou la remise en état de navigabilité d'un produit aéronautique.

À la suite de la maintenance, il faut établir une certification après maintenance. La définition prévoit qu'une certification après maintenance désigne une certification faite après la maintenance d'un produit aéronautique. L'article 605.85 est celui qui prescrit qu'une certification est requise. Il prévoit qu'il est interdit à toute personne d'effectuer le décollage d'un aéronef lorsque l'aéronef a été soumis à un travail de maintenance, à moins que ce travail n'ait été certifié au moyen d'une certification après maintenance signée conformément à l'article 571.10. [Nous soulignons]

La définition de certification après maintenance prévoit aussi que la certification sert à indiquer que la maintenance a été effectuée conformément aux dispositions applicables des règlements et des normes de navigabilité. L'article 605.85 nous renvoie à l'article 571.10, où se trouvent les dispositions applicables des règlements et les normes de navigabilité. Il prévoit qu'il est interdit à toute personne de signer une certification après maintenance exigée en vertu de l'article 605.85, ou de permettre à une personne qu'elle supervise de signer une telle certification, à moins que les normes de navigabilité applicables aux travaux de maintenance effectués et énoncés au chapitre 571 du *Manuel de navigabilité* n'aient été respectées et que la certification après maintenance ne satisfasse aux exigences applicables énoncées à l'article 571.10 du *Manuel de navigabilité*. Un échantillon du libellé pour une telle certification est prescrite au paragraphe 571.10(2).

Comme on peut le voir, les articles 605.85 et 571.10 sont étroitement liés et donnent accès aux définitions des termes maintenance et certification après maintenance.

Pour mieux préciser, quel type de certification exigerait-on si à la suite d'une maintenance en raison de conditions d'utilisation anormales, les résultats de la maintenance ne pouvaient être vérifiés sans un vol d'essai? La réponse ne se trouve pas à l'appendice G des normes en vertu de l'article 605.88. On doit revenir de nouveau aux articles 571.10 et 605.85 du RAC. Le paragraphe 571.10(4) prescrit que la certification devra être faite à la condition qu'un vol d'essai soit effectué et réussi de façon satisfaisante en vertu des paragraphes 605.85(2) et (3), par l'inclusion de la phrase « sous réserve de la réussite d'un vol d'essai ». Après un vol d'essai réussi,



le commandant de bord consigne les résultats dans un carnet de route, ce qui complète la certification après maintenance.

La comparaison entre les articles montre que l'article 605.85 est celui qui exige qu'à la suite d'une maintenance de l'aéronef, la certification se fasse en signant la certification après maintenance avant que l'aéronef ne soit piloté. Il n'y a aucun terme limitatif. Il n'est pas indiqué « sous réserve que l'aéronef a subi une maintenance à la suite de conditions d'utilisation anormales ». Si la maintenance est effectuée sur un aéronef qui a fait l'objet de conditions d'utilisation anormales, les exigences relatives à la certification après maintenance sont celles prévues à l'article 605.85. Il n'est pas nécessaire de lire la loi tertiaire d'un appendice puisque l'exigence est manifestement prévue au règlement.

Le ministre a déclaré que l'appendice G a été inclus à titre de référence, un point avec lequel nous sommes d'accord. Par ailleurs, le ministre ne veut pas dire que les exigences relatives à l'article 605.85 sont incluses à titre de référence dans l'appendice G puisqu'il a plaidé le contraire. Il a déclaré que la « possibilité » à l'article 571.11 du RAC s'applique uniquement à la certification prescrite à l'article 605.85. Si cet article avait été inclus à titre de référence à l'article 605.88, la « possibilité » s'y appliquerait aussi et il plaide vigoureusement contre ce point de vue.

## **LA QUESTION EN LITIGE**

La conseillère à l'audience a considéré que l'appendice G comportait une exigence manifeste selon laquelle, à la suite de conditions d'utilisation anormales ayant nui à l'état de navigabilité d'un aéronef, celui-ci doit être inspecté par un TEA et une certification après maintenance doit être signée par un TEA avant que l'aéronef ne soit utilisé de nouveau. Lors de la révision et de l'appel, le ministre tendait à appuyer cette conclusion.

La question en litige est donc de savoir si l'exigence qu'une certification après maintenance soit signée par un TEA avant un nouveau vol découle de l'article 605.88. Nous considérons que non.

Pour inclure une telle exigence, le ministre a outrepassé l'article 605.88.

L'article 605.88 du RAC désigne comme une infraction le fait d'effectuer le décollage d'un aéronef qui a fait l'objet de conditions d'utilisation anormales, à moins que l'aéronef n'ait été inspecté en raison de dommages conformément à l'appendice G. Dr. Schoener a effectivement inspecté et réparé l'aéronef à la suite de conditions d'utilisation anormales.

L'allégation telle que libellée et plaidée devrait comprendre la signature d'un TEA à l'appendice G; nous avons constaté que ce n'est pas le cas.

L'article 605.85 du RAC désigne comme une infraction le fait d'effectuer un décollage d'aéronef lorsque l'aéronef a subi une maintenance, sauf si la maintenance a été certifiée par la signature d'une certification après maintenance. Par définition, l'inspection et la réparation de Dr. Schoener constituaient de la maintenance. On sait pertinemment que personne n'a signé de certification après maintenance. Dr. Schoener a effectué un décollage dans l'aéronef à la suite de la maintenance, alors qu'aucune signature de certification n'attestait de la maintenance.

Ces faits concordent précisément avec l'article 605.85 du RAC plutôt qu'avec l'article 605.88. L'allégation a été libellée par le biais du mauvais article.

En tenant compte de cela, nous devons accorder l'appel de l'infraction à l'article 605.88 et prononcer une ordonnance de non-lieu.

En ce qui concerne l'infraction en vertu du paragraphe 202.13(2), soit l'exploitation d'un aéronef non immatriculé, nous ne sommes pas convaincus que l'amende devrait être moindre. La conseillère de l'audience a maintenu l'allégation et ce faisant, elle a déclaré que piloter un aéronef non immatriculé faisait preuve d'un mépris flagrant des règlements aéronautiques. Elle était en bonne position pour évaluer les présentations des parties et nous ne modifierons pas son jugement.

Motifs de la décision à la suite d'un appel :

M<sup>e</sup> Allister Ogilvie, Vice-président

Acceptés par :

M. E. David Dover, conseiller

M. Keith Green, conseiller