

TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE

ENTRE :

Raoul Demers, appellant(e)

- et -

Ministre des Transports, intimé(e)

LÉGISLATION:

Loi sur l'aéronautique, L.R.C. 1985, c. A-2, art. 22 (maintenant art. 26)

Loi sur l'aéronautique, L.R.C. 1985, c. A-2, art. 6.2(3)

Règlement de l'Air, C.R.C. 1978, c. 2, art. 221

Prescription, Certificat de navigabilité, Navigabilité

**Décision à la suite d'un appel
G. Richard**

Décision : le 13 janvier 1987

Entendue : Montréal (Québec), le 13 janvier 1987

Sur la première allégation d'infraction; l'appel du requérant est accueilli et la décision rendue suite à l'audience en révision est infirmée. Sur la deuxième allégation d'infraction; l'appel est rejeté et la décision de première instance est confirmée. Une suspension de quatorze jours de sa licence de mécanicien ULM 42324 est imposée au requérant. La suspension entrera en vigueur le 4 mars, 1987 à 0 h 01 et se terminera le 17 mars 1987, à 23 h 59.

Il s'agit de l'appel d'un jugement du Tribunal de l'aviation civile, rendu en première instance le 7 octobre 1987, confirmant la culpabilité de monsieur Raoul Demers suite à des infractions à l'article 221 du *Règlement de l'Air* et le condamnant à une amende de 500 \$. pour une première infraction et à une suspension de sa licence de mécanicien pour soixante (60) jours pour la deuxième infraction.

Monsieur Demers ne s'étant pas présenté lors de l'audition en première instance, l'intimé a procédé en son absence. Les circonstances de cette absence ne justifient pas, de l'avis du Tribunal, un motif suffisant pour permettre une réouverture d'enquête; si bien que le Tribunal a

refusé à l'appelant la permission de faire entendre des témoins en appel puisque ceux-ci auraient témoigné sur des éléments de preuve disponibles lors de la première audience.

Le procureur de l'appelant a soulevé le fait que la première plainte était prescrite. Après étude de la lettre du 24 juillet 1986 qui constitue, au dossier, la base de la dite plainte, la première infraction aurait été commise le 4 mai 1985 soit quinze(15) mois auparavant. L'article 22 de la *Loi sur l'Aéronautique* stipule :

22. Les poursuites au titre des articles 6.6 à 7.2 ou celles visant une infraction à la présente *Loi* ou à ses règlements punissable par procédure sommaire se prescrivent par douze mois à compter de la perpétration de l'infraction.

Le Tribunal en appel, doit rendre une décision sur le dossier d'instance du conseiller dont la décision est attaquée. À l'étude de ce dossier, le Tribunal ne peut que souscrire à l'argument de l'appelant à l'effet que la dite plainte est prescrite.

Quant à la deuxième plainte, les faits sont les suivants :

Les 16 avril et 13 mai 1986, l'appelant a signé des demandes de renouvellement du certificat de navigabilité d'un avion Cessna 150J, numéro de série 15070211, immatriculé C-GNCP. Une vérification effectuée après chacune des demandes a démontré, à chaque fois, que le cylindre de frein dudit avion était craqué.

Sur cette plainte, le premier argument de l'appelant est à l'effet qu'il n'existe aucune preuve que l'anomalie en question existait au moment de la première demande, soit le 16 avril 1986 puisque l'inspection n'a eu lieu que le 1^{er} mai 1986. Selon lui, la plainte étant basée sur deux documents, l'absence de preuve d'une défectuosité au moment de la signature du premier document devrait jouer en faveur de l'appelant et par conséquent le Tribunal devrait rejeter la plainte.

Le Tribunal a la certitude, selon la preuve exposée devant lui, qu'au moins une fois l'appelant a attesté de la navigabilité dudit aéronef alors que le cylindre de frein était défectueux et cela est suffisant pour le trouver coupable sous l'article 221 du *Règlement de l'Air*.

De plus, le procureur de l'appelant a mentionné le fait qu'il n'existe pas de preuve que monsieur Demers avait pris connaissance de l'avis d'inspection (I-1) envoyé aux propriétaires de l'avion en date du 1^{er} mai 1986. Selon nous, cet élément ne peut en rien diminuer la responsabilité professionnelle du mécanicien. Qu'il ait eu connaissance ou non de cet avis, la responsabilité d'effectuer une vérification complète de l'avion et de s'assurer du parfait état de navigabilité de celui-ci avant de signer une demande de certificat de navigabilité lui revient entièrement.

Le procureur de l'appelant a déposé sous la cote A-3 une lettre datée du 14 mai 1986, signée par monsieur Bureau de Transport Canada, adressée aux propriétaires dudit avion leur accordant le certificat de navigabilité de ce dernier. Les explications du représentant de Transport Canada à l'effet qu'il s'agissait d'une erreur administrative nous semblent véridiques et cette lettre ne retranche rien au fait qu'une infraction ait été commise.

POUR TOUS CES MOTIFS

Le Tribunal n'ayant pas juridiction sur la première plainte à cause de la prescription, libère l'appelant de l'accusation portée contre lui en vertu des faits survenus le 4 mai 1985 et infirme le jugement de première instance sur cette accusation.

Le Tribunal, quant à la deuxième plainte, confirme la décision de première instance du conseiller sur la culpabilité de l'appelant à l'infraction qui lui est reprochée et, tenant compte de sa libération sur la première infraction, le condamne à une suspension de sa licence de mécanicien ULM 42324 pour une période de quatorze jours commençant le 4 mars, 1987 à 0 h 01 et se terminant le 17 mars, 1987 à 23 h 59.