

**TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE**

ENTRE :

**Captain E.R. Cartmell and Captain W.J. Tulloch, appellant(e)**

- et -

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

**LÉGISLATION:**

*Loi sur l'aéronautique*, L.R.C. 1985, c. A-2, art. 5.9 (maintenant art. 6.9)

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

*Ordonnances sur la navigation aérienne*, série V, no.3,1 art. .5(2)

**Interprétation art. 5.9, n'a pas d'effet rétroactif**

---

**Décision à la suite d'un appel**  
**G. Richard, John J. Eberhard, Q.C., James W. Snow**

---

**Décision : le 6 octobre 1987**

TRADUCTION

**Entendue :** Ottawa (Ontario), le 30 septembre 1987

***L'appel est rejeté. Les sursis de suspension accordés par le Tribunal le 3 septembre 1987 prendront fin le jour même où la présente décision sera communiquée aux parties.***

Il s'agit d'un appel de la décision qu'a rendue Zita Brunet le 19 août 1987, en application de l'article 6.2 de la *Loi sur l'aéronautique*. À l'audience de premier niveau, le Conseiller a accepté la demande de motion préliminaire que le ministre a présentée en alléguant que le Tribunal de l'aviation civile n'avait pas la compétence pour entendre les requêtes en révision.

Le ministre considère que le Tribunal n'a pas la compétence pour traiter de cette situation précise et ce, pour des raisons dont le Conseiller est convenu. Étant donné les circonstances, le Tribunal ne peut malheureusement juger la cause dont il a été saisi. Nous sommes d'accord avec le Conseiller, Mme Brunet, quant aux motifs que celle-ci a invoqués dans sa décision et ses conclusions. Nous tenons à ajouter ce qui suit :

La *Loi sur l'aéronautique* est une nouvelle loi rectificative. Bien que nous voulions interpréter la *Loi* de la manière la plus juste, large et libérale qui soit de façon à en respecter le mieux possible l'objet, nous sommes d'avis que l'on ne peut appliquer celle-ci à un processus entrepris en vertu de la *Loi* qui l'a précédée.

Pour ce qui est des faits exposés devant nous, nous sommes convaincus que le règlement appelé alors *Règlement de l'Air 407* (qui a depuis été abrogé) permettait au ministre de prendre une mesure exécutoire à l'endroit des requérants, lesquels ont été avisés de la décision relative à la suspension de leur licence, ainsi que des peines connexes et des termes de la sanction, y compris la date à laquelle la peine devait entrer en vigueur.

Le *Règlement* ainsi abrogé a servi de fondement législatif à l'appui duquel on a suspendu les licences des requérants.

Aux termes de l'article 35 de la *Loi d'interprétation* (SRC 1970, ch. 1-23), l'abrogation d'un texte législatif

*c)* n'a pas d'effet sur quelque droit, privilège, obligation ou responsabilité acquis, né, naissant ou encouru sous le régime du texte législatif ainsi abrogé;

*d)* n'a pas d'effet ni sur une infraction au texte législatif ainsi abrogé, ni sur la violation de ses dispositions, ni sur une peine, confiscation ou punition encourue aux termes du texte législatif ainsi abrogé; ou

*e)* n'a pas d'effet sur une enquête, une procédure judiciaire ou un recours concernant de semblables droit, privilège, obligation, responsabilité, peine, confiscation ou punition;

et une enquête, une procédure judiciaire ou un recours prévu à l'alinéa *e)* peut être commencé, continué ou mis à exécution, et la peine, la confiscation ou la punition peut être infligée comme si le texte législatif n'avait pas été abrogé.

La *Loi* modifiant la *Loi sur l'aéronautique*, proclamée le 1<sup>er</sup> juin 1986, n'altère donc pas les dispositions législatives applicables à la situation présente.