

**TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE**

ENTRE :

**Leonard G. Fleming**, appellant(e)

- et -

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

**LÉGISLATION:**

*Règlement de l'Air*, C.R.C. 1978, c. 2, art. 200 (maintenant R.A., série II, no. 2, art. 202.17)

**Immatriculation d'aéronef**

---

**Décision à la suite d'un appel**  
**James W. Snow, Nairn D. Knott, Robert J. Rushford, Q.C.**

---

**Décision : le 8 octobre 1987**

TRADUCTION OFFICIEUSE

**Entendue** : Vancouver (Colombie-Britannique), le 8 octobre 1987

***Les conclusions de l'agent d'audience sont confirmées. La suspension commencera à minuit le 9 novembre 1987 et se terminera à minuit le 10 novembre 1987.***

L'appelant, M. Leonard G. Fleming, porte en appel la décision rendue par M. Barry Dryvynsyde le 29 juillet 1987, dans laquelle le Conseiller du Tribunal de l'aviation civile a substitué une suspension de 24 heures à la suspension de sept (7) jours imposée par le ministre pour une infraction à l'article 200 du *Règlement de l'Air*. L'article 200 du *Règlement de l'Air* se lit comme suit :

**IMMATRICULATION D'UN AÉRONEF**

200. Il est interdit de piloter au Canada un aéronef autre qu'une aile libre, à moins que celui-ci ne soit immatriculé:

a) soit en vertu de la présente partie;

b) soit en vertu des lois d'un État contractant ou d'un État qui a conclu avec le Canada un accord sur les vols internationaux.

Les faits relatifs à ce cas ont été clairement exposés dans la décision du fonctionnaire chargé de l'audition. Une copie de sa décision datée du 30 juillet 1987 est jointe au présent jugement. Le Tribunal confirme ses conclusions et la sentence qu'il a imposée.

La preuve présentée dans ce cas est telle que les observations des Conseillers ayant entendu cet appel sont justifiées.

L'article 200 du *Règlement de l'Air* constitue une prohibition absolue. Le fait de savoir qu'une infraction est commise ne constitue pas un élément essentiel de cette infraction. L'article en question n'est pas une « disposition désignée » et le Tribunal ne peut donc substituer une amende à une suspension. Si cela était possible, c'est ce que le Tribunal ferait dans ce cas.

Ce pilote était un pilote de ligne. Il n'entrait pas dans ses fonctions de s'assurer que la procédure plutôt compliquée de l'exportation d'un aéronef vers un pays étranger était respectée. Tout ce que le pilote a fait et toutes les informations qu'il a reçues de son employeur l'ont amené à croire qu'on avait satisfait à toutes les exigences qui lui permettaient de piloter légalement l'aéronef en question; pourtant, c'est le pilote et non son employeur qui doit payer la pénalité pour ce qui semble être, selon les témoignages entendus, une tentative délibérée de la part de l'employeur de ne se conformer que partiellement aux exigences relatives à l'exportation. Le paragraphe 7.3(1) de la *Loi* permet au ministre de poursuivre l'employeur, mais il ne l'a pas fait. Il semble au Tribunal que le ministre ait adopté la solution la plus facile en accusant le pilote, alors que c'est plutôt l'employeur qui aurait normalement dû être accusé.

Un autre élément de cette affaire doit être commenté: la directive que le ministre a donnée à la tour de contrôle de Boundary Bay de téléphoner à son bureau de Vancouver dans le cas où l'aéronef décollerait. Il s'est écoulé une période de quelque dix minutes entre le moment où le pilote a effectué ses vérifications au point fixe et le moment où il a commencé son circuit de familiarisation. La question qui vient immédiatement à l'esprit est « pourquoi le contrôleur n'a-t-il pas averti le pilote, avant le vol, que l'aéronef n'était pas immatriculé? » Le ministre a-t-il délibérément laissé le pilote décoller en vue d'établir par la suite que le pilote avait enfreint l'article 200? Cela frôle l'incitation à commettre un délit.

Dans l'intérêt de la sécurité, il doit y avoir un certain degré de collaboration entre ceux qui sont responsables de l'application de la loi et des règlements et ceux qui sont régis par leurs dispositions. Si les pilotes ou d'autres personnes considèrent que la *Loi* n'est pas appliquée avec justice, qu'un pilote sans méfiance subit les contrecoups des agissements de son employeur pendant que celui-ci s'en tire à bon compte, il n'y aura plus de collaboration et la sécurité en sera diminuée.

Finalement, les articles 200 et 201 du *Règlement* attribuent entièrement au pilote la responsabilité de s'assurer que les exigences relatives à l'immatriculation de l'aéronef sont respectées. Le propriétaire, qu'il s'agisse d'un individu ou d'un important exploitant commercial, n'est responsable qu'indirectement par le biais du paragraphe 7.3(1). A notre avis, ceci constitue une

façon indirecte et insatisfaisante de blâmer la partie qui devrait normalement être blâmée, particulièrement dans un cas comme celui-ci. Toutefois, si on n'apporte pas à la *Loi* et au *Règlement* les modifications qui s'imposent, il semble n'y avoir aucun autre moyen.

Nous aimerions remercier M. Graham et M. Fleming pour leur aide.