

TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE

ENTRE :

Calm Air International Ltd., requérant(e)

- et -

Ministre des Transports, intimé(e)

LÉGISLATION:

Ordonnances sur la navigation aérienne, série V, no.22, art. 7

Règlement de l'Air, C.R.C. 1978, c. 2, art. 703

Vol IFR, Conditions de givrage, Opération d'un service aérien commercial

Décision à la suite d'une révision
E.R. McGill

Décision : le 9 octobre 1987

TRADUCTION OFFICIEUSE

Entendue : Winnipeg (Manitoba), le 30 septembre 1987

De remettre le prononcé du jugement. J'ai maintenant rendu la décision suivante :

1. La décision du ministre n'est pas confirmée.

2. Le dossier du requérant que le ministre a en sa possession doit être modifié en fonction du présent jugement.

CALM AIR INTERNATIONAL LTD. (Calm Air) a été avisée par une lettre du ministre des Transports (ministre) datée du 10 juin 1987 que son privilège de règles de vol aux instruments (IFR) pour les aéronefs DC-3, rattaché au certificat d'exploitation N° 4320, allait être suspendu.

Le ministre alléguait que Calm Air, le 17 mars 1987, à ou vers 15 h 54 UTC, avait exploité un aéronef DC-3 Douglas immatriculé C-GCKE pour un vol de passagers IFR entre Thompson (Manitoba) et York Landing (Manitoba), « dans une région et à une période à laquelle on pouvait

rencontrer des conditions de givrage et alors que la cellule de l'aéronef n'était pas convenablement protégée contre le givrage et que l'aéronef n'avait pas été certifié apte à voler dans des conditions de givrage, contrairement aux dispositions prévues à *l'Ordonnance sur la navigation aérienne*, Série V, Numéro 22, Article 7 ».

En outre, le ministre a avisé le requérant que la suspension commencerait à minuit, le 7 juillet 1987, pour se terminer à minuit, le 17 juillet 1987, et qu'une demande de révision et de sursis à la suspension jusqu'à la tenue de l'audience de révision pouvait être adressée au Tribunal de l'aviation civile (TAC) le ou avant le 7 juillet 1987.

Dans une télécopie datée du 30 juin 1987, Calm Air a fait au TAC une demande de révision de la décision du ministre. L'audience de révision demandée a été tenue à la salle 415, au 269 Main St., Winnipeg (Manitoba), le 30 septembre 1987, à 9 h (heure locale); le ministre était représenté par M. Don McDonald, directeur du Bureau de l'application de la loi de la région centrale, et Calm Air était représentée par M. Joseph D. Barnsley, de Monk, Goodwin, Barristers and Solicitors de Winnipeg.

Dans une télécopie adressée au TAC et datée du 23 septembre 1987, l'avocat de Calm Air a inclus un exposé conjoint des faits relativement à l'allégation du ministre et a de plus fait remarquer que Calm Air n'avait pas demandé de sursis à la suspension imposée et avait purgé la peine.

L'exposé conjoint des faits (pièce M 1) incluait les éléments suivants :

A l'époque en cause, Calm Air International Ltd. (Calm Air) était propriétaire et exploitant de l'aéronef immatriculé C-CGKE et elle accepte l'entière responsabilité de son exploitation.

L'aéronef n'était pas équipé pour voler ou certifié apte à voler dans des conditions de givrage.

A l'époque en cause, l'aéronef volait en vol IFR et est parti de Thompson (Manitoba) à 15 h 54 UTC le 17 mars, pour se diriger vers York Landing (Manitoba).

Des rapports météo de pilotes (PIREP) émanant d'un 737 des Lignes aériennes canadiennes et d'un Hawker Siddeley de Calm Air volant dans la région de Thompson environ à l'heure du départ du DC-3 ont indiqué que les pilotes de ces aéronefs n'avaient pas rencontré de conditions de givrage.

L'aéronef a reporté son départ de Thompson jusqu'à ce que les PIREP mentionnés ci-dessus aient été étudiés.

L'équipage de l'aéronef n'a rencontré aucune condition de givrage durant le vol en question, de Thompson à York Landing.

À l'audience de révision, le représentant du ministre a présenté un certain nombre d'observations et de rapports météorologiques touchant la région, le jour du vol en question. Il a appelé deux témoins pour interpréter et commenter les rapports, transmis par téléscripteur, des observations et

prévisions d'Environnement Canada pour la région de Thompson à la date en question. Il a également présenté une preuve documentaire relative au Manuel d'exploitation de Calm Air et aux directives contenues dans le Manuel qui touchaient particulièrement les mesures à prendre en vol dans des conditions de givrage.

L'avocat de Calm Air a appelé un témoin, le chef pilote de Calm Air, et l'a interrogé sur les observations et rapports météorologiques touchant la région le jour du vol en question. Il l'a également questionné sur l'importance qu'il fallait accorder aux rapports des pilotes en vol (PIREP) sur le temps rencontré durant ou approximativement durant la période du vol du DC-3 en question.

L'argument final se fondait sur le libellé de *l'Ordonnance sur la navigation aérienne* (ONA), série V, numéro 22, article 7, dont on alléguait que Calm Air avait enfreint les dispositions. L'avocat a fait remarquer que l'avis de suspension envoyé par le ministre comportait des termes similaires à ceux qui sont employés dans l'ONA nommée ci-dessus, qui se lit comme suit :

« 7. Nul ne peut piloter un aéronef en vol IFR dans des régions où des conditions de givrage sont signalées ou peuvent se rencontrer à moins que les moteurs, les hélices et la cellule ne soient convenablement protégés contre le givrage et que l'aéronef n'ait été certifié apte à voler dans des conditions de givrage. »

L'avocat a conclu que les dispositions de l'ONA en question n'empêchent pas que soient utilisés des renseignements météorologiques autres que ceux qui sont fournis par le personnel d'Environnement Canada et, ainsi, qu'on devrait considérer que les rapports de conditions météorologiques que les pilotes rencontrent en vol peuvent aussi être utilisés en vertu de ces dispositions.

À la conclusion de l'audience de révision à Winnipeg, le 30 septembre 1987, j'ai avisé les parties que je suspendais ma décision jusqu'à une date ultérieure et, qu'en temps et lieu, le TAC recevrait par écrit ma décision.

J'ai maintenant décidé ce qui suit :

1. Que les termes et la signification de l'ONA, série V, numéro 22, article 7, ne s'opposaient pas à la décision de Calm Air d'effectuer un vol de passagers IFR entre Thompson (Manitoba) et York Landing (Manitoba), dans l'aéronef DC-3 immatriculé C-GCKE, le 17 mars 1987, à ou vers 15 h 54 UTC et, plus particulièrement, que l'expression « ...sont signalées... » qu'on retrouve dans l'ONA en question n'excluait pas l'utilisation des rapports de pilotes volant dans la région à cette période et qui indiquaient qu'ils n'avaient pas rencontré de conditions de givrage. Il faut remarquer que dans l'exposé conjoint des faits, les parties ont convenu qu'on n'avait pas rencontré de conditions de givrages durant le vol en question.
2. Pour les raisons mentionnées, la décision du ministre n'est pas confirmée. Le dossier du requérant que le ministre a en sa possession doit être modifié en fonction du présent jugement.