

**TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE**

ENTRE :

**John Grant Nelson et Arthur Joseph Laflamme, requérant(e)**

- et -

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

**LÉGISLATION:**

*alinéas 6a), b) et c)*

l'article 5.9 de la Loi sur l'aéronautique

*ONA V, N° 34, art. 6(a)(b)(c)*

**Rapports lors du décollage**

---

**Décision à la suite d'une révision  
Zita Brunet**

---

**Décision : le 4 juillet 1988**

TRADUCTION OFFICIEUSE

**Rapports lors du décollage**

Il est allégué que le requérant a démarré sans transmettre la communication radio obligatoire. Le ministre a suspendu la licence du pilote pour une période de 7 jours.

Lors de la révision, seule la question de sanction était à déterminer. Le Tribunal a maintenu que la suspension de licence devrait être réduite à un jour, les pilotes n'avaient pas intentionnellement manqué aux procédures de communication. On a accordé un certain poids à l'attitude de coopération et d'honnêteté démontrée par les pilotes.

Nota : Voir Arthur Joseph Laflamme et ministre des Transports dans le présent volume. Ces deux causes ayant fait l'objet d'une même poursuite au moment de la révision.

---

Conformément à l'avis d'audience, une audience a eu lieu le 20 juin 1988 à Ottawa (Ontario).

Les requérants ont reçu du ministère des Transports un avis de suspension libellé comme suit :

à John Grant Nelson :

Conformément à l'article 5.9 de la *Loi sur l'aéronautique*, le ministre des Transports a décidé de suspendre votre document d'aviation canadien indiqué ci-dessus parce que vous avez enfreint les dispositions suivantes :

Ordonnance sur la navigation aérienne série V, no 34, alinéas 6*a*), *b*) et *c*) du fait que, le 6 janvier 1988, vous êtes parti de Kingston (Ontario) à bord d'un aéronef portant l'immatriculation C-FCGS, sans avoir transmis les communication radio obligatoires précisées dans l'ONA V, n° 34, alinéas 6*a*), *b*) et *c*).

Une suspension de sept (7) jours est imposée comme peine.

Le requérant a demandé et s'est vu accorder un sursis de la suspension jusqu'à ce que la décision soit rendue.

à Arthur Joseph Laflamme :

Conformément à l'article 5.9 de la *Loi sur l'aéronautique*, le ministre des Transports a décidé de suspendre votre document d'aviation canadien indiqué ci-dessus parce que vous avez enfreint les dispositions suivantes :

Ordonnance sur la navigation aérienne série V, n° 34, alinéas 6*a*), *b*), et *c*) du fait que, le 6 janvier 1988, alors que vous étiez copilote d'un appareil portant l'immatriculation C-FCGS, vous avez été partie au départ de l'aéronef de Kingston (Ontario) sans la transmission des communications obligatoires précisées dans l'ONA V, n° 34, alinéas *a*), *b*) et *c*).

Une suspension de sept (7) jours est imposée comme peine.

Le requérant a demandé et s'est vu accorder un sursis de suspension jusqu'à ce que la décision soit rendue.

Les requérants ont demandé une audience et ont précisé qu'ils ne traiteraient que de la peine imposée.

Les deux parties ont convenu des éléments de preuve que chacune présenterait et du fait qu'à l'audience, il ne serait question que de la peine imposée.

Le ministère des Transports a été représenté par M. John Smyth, gestionnaire régional, Application des règles.

M. Smyth a décrit l'incident du 6 janvier 1988 et a présenté comme éléments de preuve, entre autres, une déclaration du spécialiste de l'information de vol (FSS) qui était de service le 6 janvier 1988 à l'aérodrome de Kingston, et du pilote du Cessna 150.

M. J.S. Graham a comparu à titre de témoin pour expliquer la façon dont les peines sont déterminées et établies. M. Graham est un agent d'appel de Transports Canada, qui connaît bien les procédures d'application des règles.

Le pilote commandant de bord et le premier officier étaient représentés par M. Franz Reinhardt. Ce dernier a déclaré que les deux pilotes s'avouaient coupables, mais trouvaient que la peine imposée était trop sévère.

Le pilote commandant de bord, John Nelson, a relaté les événements du jour en question.

M. Laflamme et lui-même ont effectué un vol de perfectionnement de compétence d'Ottawa à Trenton, puis à Kingston, avec vol de retour sur Ottawa.

À leur arrivée à Kingston, ils ont communiqué avec la station d'information de vol pour l'informer qu'ils seraient au sol pendant une demi-heure.

À leur retour à l'aéronef, ils ont fait leur inspection à pied, énoncé et effectué les vérifications requises, y compris la vérification de l'avionique. Avant que l'appareil n'effectue son roulage sur la piste, le premier officier a transmis à la station d'information de vol de Kingston le message que l'appareil TP 996 roulait en direction de la piste 01. Après le point fixe et avant le décollage, il a également communiqué que le TP 996 roulait en vue de se mettre en position pour le décollage. Le capitaine Nelson a entendu le premier officier transmettre ces messages. Ils ont fait une inspection visuelle, n'ont vu aucun autre appareil circuler et se sont mis en position pour le décollage. Après le décollage, le capitaine Nelson a constaté qu'un interrupteur de marche/arrêt et de volume d'un appareil VHF était en position arrêt. Il a alors vérifié l'appareil VHF n° 2. Le capitaine Nelson croit que l'appareil était en marche, mais que le volume était bas. Ils ont alors entendu, pour la première fois, la station d'information de vol de Kingston, qui leur a demandé s'ils avaient appelé, et ils ont répondu affirmativement. Leur transmission avait été effectuée sur l'appareil VHF n° 2.

Ils ont appris, par la station FSS de Kingston, qu'ils étaient venus très près d'un Cessna 150 qui décollait d'une autre piste (piste 30). Le capitaine Nelson a déclaré que jamais, ni avant ni après le décollage, ni pendant la montée ils n'ont vu un autre appareil.

Comme l'aéroport de Kingston est un aérodrome non contrôlé, les pilotes doivent obligatoirement communiquer leurs intentions, mais il n'est pas obligatoire de recevoir l'autorisation de la station FSS.

Les deux pilotes ont cru émettre leur message sans qu'on les entende, comme cela est souvent le cas à ce genre d'aéroport où le réposé de la station FSS est occupé à d'autres fonctions.

Le Capitaine Nelson a dit avoir entendu une tonalité pendant que le premier officier transmettait le message et il a pris pour acquis que le message était transmis. Le commandant de bord et le premier officier ont ajouté qu'ils ont dû utiliser la piste 01 à cause du type d'appareil qu'ils pilotaient.

Les pilotes n'ont jamais caché ces renseignements au sujet des radios. D'après leurs déclarations, ils ont tous deux suggéré qu'on mette en lumière l'élément sécurité de cet incident.

Par la suite, le directeur des Opérations de vol les a convoqués à un exposé verbal, leurs propres supérieurs ont mené une enquête sur l'incident et ils ont eux-mêmes effectué des tests de l'avionique de l'aéronef. Ils ont présenté leurs conclusions et recommandé que les pilotes soient sensibilisés à la situation sur ces aéronefs.

M. Reinhart a contesté la suspension de sept jours imposée comme peine aux deux pilotes. Il a maintenu que la peine était trop sévère pour ce genre d'infraction et qu'une amende aurait été appropriée. Il a ajouté que cette infraction ne visait pas une disposition désignée permettant l'imposition d'une amende et que la seule punition à imposer était peut-être l'inclusion, dans les dossiers des deux pilotes, d'une lettre de conseil.

M. Smyth a affirmé qu'ordinairement, il suffit, dans un incident de ce genre, de verser dans le dossier une lettre de conseil, mais que, parce qu'il y avait dans ce cas une menace à la sécurité, c'est une suspension qu'il fallait imposer.

M. Reinhart n'a pas réfuté l'affirmation selon laquelle il y avait eu menace à la sécurité.

M. Smyth a expliqué qu'il n'existait pas de lignes directrices au sujet des peines à imposer dans le cas d'une infraction à l'ONA V, n° 34, alinéas 6*a*), *b*) et *c*), de sorte que le ministère des Transports s'est inspiré d'une ONA semblable, à savoir l'ONA V, n° 11, article 5 (pièce M-13) pour imposer la peine. Or la peine recommandée est une suspension de sept à 14 jours dans le cas d'une première infraction.

M. Reinhart a présenté (pièce D-6) la jurisprudence portant sur dix-huit (18) cas où des pilotes se sont vu imposer des amendes pour défaut de conformité aux directives du Contrôle de la circulation aérienne.

D'après notre propre jurisprudence, les infractions aux directives du Contrôle de la circulation aérienne ont résulté en l'imposition d'amendes.

Or dans ce cas, il n'y a pas de Contrôle de la circulation aérienne en jeu. Il n'est pas obligatoire pour les pilotes à cet aéroport d'obtenir une autorisation, mais simplement de transmettre leurs intentions.

Les requérants ont dit vouloir être traités équitablement et ne pas subir une peine plus sévère que celle correspondant à une amende, ou plus sévère que celle qui serait imposée à tout autre pilote.

Un examen attentif des circonstances du cas révèle que les pilotes ont fait la vérification de l'avionique avant le vol, mais qu'une radio VHF était en régime d'arrêt tandis que le volume de l'autre était bas, de sorte qu'il n'y a pas eu de transmission audible à la station de radio aéronautique de Kingston ou à un autre appareil. Mais le fait est qu'ils ont communiqué leurs intentions.

Leur geste n'était manifestement pas délibéré, mais résultait plutôt d'un oubli.

En ce qui concerne la peine imposée, le ministère des Transports a expliqué que l'ONA V, n° 34 a été adoptée par suite de l'écrasement de Cranbrook, où il y a un aéroport non contrôlé.

Le ministère des Transports a jugé qu'il y avait eu à Kingston menace à la sécurité. M. Reinhart n'a pas mis cela en doute. La jurisprudence fournie par M. Reinhart porte sur la non-conformité aux directives de contrôle de la circulation aérienne aux aéroports contrôlés. Or cet incident s'est produit à un aéroport non contrôlé, et il faut donc le traiter différemment. De plus, l'ONA V, n° 34 n'est pas une disposition désignée, de sorte qu'une peine monétaire ne s'applique pas. Le Tribunal de l'aviation civile n'est pas habilité à substituer une amende pour une suspension ou vice versa.

Par conséquent, la peine imposée pour cette infraction ne peut être qu'une suspension ou une lettre de conseil.

M. Reinhart a demandé comme peine une lettre de conseil.

Pour garantir que ces pilotes soient traités de la même manière que tout autre pilote, une lettre de conseil semble une mesure trop indulgente puisque la sécurité était en jeu. Par contre, une suspension de sept jours dans ce cas constitue une mesure excessive. Les pilotes n'ont pas délibérément choisi de ne pas se conformer aux procédures de communication.

Nous tenons compte de l'attitude de coopération et d'honnêteté manifestée par ces pilotes. Je suis convaincu, d'après leur comportement à l'audience, qu'il est peu probable que ce genre d'omission se reproduise. Ils ont tous deux fait l'objet d'autres enquêtes, dans leur milieu de travail, ainsi que d'une certaine pression.

J'en conclus qu'une suspension de leur licence pour un jour constitue une mesure de dissuasion suffisante.

En conclusion :

La licence de John Grant Nelson - HQA171573 - sera suspendue pour un (1) jour à compter de 24 h, le 24 juillet 1988, à la suite d'une infraction à l'ONA V, n° 34, alinéa 6a), b) et c).

La licence d'Arthur Joseph Laflamme - HQA277229 - sera suspendue par un (1) jour à compter de 24 h, le 24 juillet 1988, à la suite d'une infraction à l'ONA V, n° 34, alinéa 6a), b) et c).

Zita Brunet  
Tribunal de l'aviation civile  
Conseillère