

TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE

ENTRE :

Ministre des Transports, requérant(e)

- et -

Skylink Airlines Ltd., intimé(e)

LÉGISLATION:

Loi sur l'aéronautique, L.R.C. 1985, c. A-2, art. 3(1)

Ordonnances sur la navigation aérienne, série VII, no.3, art. 3

Défaut d'effectuer les inspections de maintenance obligatoires

**Décision à la suite d'une révision
Barry Dryvynsyde, Q.C.**

Décision : le 4 juillet 1991

TRADUCTION

Entendue : Vancouver (C.-B.), le 12 juin 1991

Je ne vois aucune raison de modifier le montant de l'amende imposée par le ministre et par conséquent, je maintiens la décision du ministre.

Le paiement de 1 000 \$ fait à l'ordre du receveur général du Canada devra être envoyé par la poste au Tribunal de l'aviation civile, 344, rue Slater, 4^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0N5, au plus tard le 23 août 1991.

Une amende au montant de 1 000 \$ a été imposée à l'intimé («Skylink») parce qu'il a enfreint les dispositions de l'ordonnance n° 3, série VII des *ONA*.

L'avis d'imposition d'amende qui explique la nature de la contravention présumément commise par l'intimé se lit comme suit :

(Traduction)

« Le 29 septembre 1988, Skylink Airlines Ltd. a exploité un aéronef C-GGKM entre Boeing Field, à Seattle, Washington (É.-U.) et l'aéroport international de Vancouver, à Richmond (C.-B.), alors que l'aéronef n'avait pas subi la maintenance ni l'autorisation prescrites dans le manuel de maintenance approuvé de Skylink Airlines Ltd. Ledit aéronef avait dépassé de 25 heures environ le temps de vol prévu fixé pour les inspections de maintenance 'A' et 'B' obligatoires. »

Pendant les présentes procédures, Skylink a convenu des faits suivants :

1. qu'il était propriétaire du C-GGKM le 29 septembre 1988;
2. que le C-GGKM a fait un vol entre Boeing Field à Seattle, Washington (É.-U.) et l'aéroport international de Vancouver, à Richmond (C.-B.), le 29 septembre 1988, comme il en est fait état dans l'avis d'imposition d'amende;
3. que le vol mentionné en rubrique avait été fait moyennant une « rémunération », de sorte que Skylink devenait un « transporteur aérien » au sens de la *Loi sur l'aéronautique*.

Les dispositions suivantes de la *Loi sur l'aéronautique* et des règlements d'application sont utiles à la compréhension de l'affaire portée devant le Tribunal.

1. Le paragraphe 3(1) de la *Loi sur l'aéronautique* donne les définitions suivantes de « rémunération », « service aérien commercial » et « transporteur aérien » :

« 3. (1) Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente *Loi*. 'Rémunération' est toute rétribution, paiement, contrepartie, gratification, avantage demandé ou perçu, directement ou indirectement, pour l'utilisation d'un aéronef.

'Service aérien commercial' est l'utilisation d'un aéronef contre rémunération.

'Transporteur aérien' est l'exploitant d'un service aérien commercial. »

2. L'ordonnance n^o 3 de la série VII des *ONA* stipule en partie :

« 2. Dans la présente ordonnance, 'avion petit porteur' s'entend d'un avion dont la masse maximale autorisée au décollage est inférieure ou égale à 12 500 livres; 'entretien' désigne toute opération effectuée au titre de l'entretien courant, de la réparation ou de la visite technique d'un avion ou de ses composants; 'transport aérien' désigne le transport, par aéronef, de personnes, de biens ou de courrier à titre onéreux.

3. Sauf autorisation contraire contenue dans les spécifications d'exploitation, un transporteur aérien doit exploiter un avion petit porteur affecté à quelque opération de transport que ce soit conformément aux dispositions de la présente ordonnance.

12. (1) Le transporteur aérien doit se doter d'abris, ateliers et installations suffisants, ainsi que de tout matériel qui peut être nécessaire à l'entretien convenable des avions et des autres équipements utilisés.

(2) Le transporteur aérien doit avoir un manuel d'entretien homologué contenant la description de son service d'entretien avec organigramme, calendrier de périodicité des visites et définition des attributions du personnel en ce qui concerne l'entretien courant, la réparation, l'inspection et la tenue des documents officiels de l'avion, tel que le prévoit *l'Engineering and Inspection Manual*.

(3) Aucun transporteur aérien ne peut autoriser un avion à voler, ou ne le fera voler, si cet avion n'a pas été entretenu et autorisé à voler en vertu des dispositions du Manuel d'entretien approuvé. »

3. Le Manuel de maintenance de Skylink précise en partie :

(Traduction)

Article 1 INTRODUCTION

... tout le personnel du transporteur aérien est tenu de suivre les pratiques et procédures du présent Manuel. Aucun aéronef ne peut être autorisé à voler à moins d'avoir subi la maintenance et d'avoir été certifié conformément au présent Manuel. Les modifications et les dérogations ne pourront être autorisées qu'après avoir été approuvées par Transports Canada.

Article 4 SYSTEME DE MAINTENANCE

La maintenance des aéronefs de la compagnie doit être faite conformément aux Manuels de maintenance en se servant des fiches d'inspection des constructeurs ou d'autres systèmes approuvés par Transports Canada dans ce Manuel des méthodes de maintenance.

Les opérations consistent à prévenir le directeur de la maintenance suffisamment à temps pour faciliter l'établissement du calendrier de maintenance. Le directeur distribuera aux employés affectés à la maintenance tous les formulaires d'inspection nécessaires pour chaque inspection. Une fois remplies, les formulaires seront classés par le directeur.

La compagnie appliquera un programme dans lequel des personnes qu'elle aura désignées agiront comme inspecteurs pour surveiller les travaux.

Article 4.1 PLAN D'INSPECTION DES AÉRONEFS

b) Inspections périodiques

Toutes les inspections seront effectuées conformément au Manuel de maintenance du constructeur et aux listes de contrôle approuvées. Les méthodes d'inspection sont décrites en annexes.

e) Programme d'inspection du Metro II

Le Metro II sera maintenu conformément aux calendriers d'inspection, de réparation et de révision recommandés en usine, tel que prévu dans l'appendice « B » du Manuel des méthodes de maintenance de Skylink.

4. L'appendice »B » du Manuel des méthodes de maintenance de Skylink renferme des renseignements sur le programme d'inspection du constructeur pour les aéronefs de la série SA226. En voici des extraits pertinents :

(Traduction)

ARTICLE 1 - PROGRAMME D'INSPECTION

1.1 Généralités

L'étude des données recueillies au cours de la conception de l'aéronef, de l'analyse des systèmes, des essais au sol ou en vol et de l'expérience sur le terrain servent à déterminer le programme d'inspection de l'aéronef de la série SA226. Le programme est ensuite divisé en quatre parties dont chacune se termine par une vérification identifiée par une lettre : A, B, C et D. Les vérifications doivent être faites dans l'ordre au terme de chaque période de cinquante heures de vol. Par conséquent, un « cycle » de quatre vérifications (A, B, C et D) couvre 200 heures de vol.

Le programme peut être appliqué en continu, les vérifications étant accomplies dans l'ordre toutes les 50 heures de vol. Il est possible de combiner la vérification A et la vérification B ainsi que la vérification C et la vérification D, et d'effectuer chacune des vérifications combinées au bout de 100 heures de vol.

NOTA

Un dépassement d'au plus dix heures de l'intervalle de 50 heures prévu entre les vérifications consécutives (ou de l'intervalle de 100 heures entre les inspections combinées) est permis lorsque c'est nécessaire pour permettre à l'aéronef de rejoindre une installation où l'inspection pourra être faite. Il faut toutefois retrancher le temps de dépassement de l'intervalle fixé pour la prochaine inspection. Le laps de temps séparant de cette dernière sera donc raccourci d'autant.

Peu importe le choix que l'on aura fait, le but du programme aura été atteint puisque le moteur sera inspecté toutes les 100 heures de vol et la cellule avion, toutes les 200 heures de vol.

Le C-GGKM est un aéronef Fairchild de la série SA226, appelé aussi Metro II.

C'est l'inspecteur de l'aviation civile - Application des règlements, M. Michael Hardee, qui a été chargé de l'étude du dossier de l'infraction présumément commise par l'intimé. Son témoignage a porté sur le cycle de vérification en quatre étapes identifiées par 4 lettres, sur le carnet de route d'aéronef et sur des livrets techniques tenus par Skylink pour le C-GGKM.

D'après les témoignages, il était évident que le C-GGKM devait subir les inspections A et B, à 12 803,4 heures de temps de vol. Or, aucune inspection de maintenance satisfaisant les exigences des inspections A et B n'a été effectuée à l'échéance fixée. Comme l'inscription portée au carnet de bord le 29 septembre 1988, inscription dont il est question dans l'avis d'imposition d'amende, indique un temps de vol de 12 838,1 heures, le vol du 29 septembre 1988 entre l'aéroport de Boeing Field et l'aéroport international de Vancouver a été effectué alors que l'échéance prescrite pour l'inspection était dépassé de 34,7 heures. (Étant donné que le Manuel de maintenance autorise au besoin un dépassement de 10 heures pour permettre à l'aéronef de se rendre à un endroit où l'inspection peut facilement être effectuée, il est question d'un retard de 25 heures environ dans l'avis d'imposition d'amende).

M. Zur a déclaré que Skylink avait acquis le C-GGKM de Tempus Air Limited («Tempus») en assumant les obligations de Tempus aux termes de certaines clauses du bail. Il a mentionné :

(i) que pendant les négociations avec Tempus, il a appris qu'il restait 50 heures de temps de vol avant les prochaines inspections,

(ii) que les représentants de Tempus lui ont dit que les vérifications A et B du C-GGKM avaient été effectuées à Edmonton et que cela serait inscrit dans le carnet de bord, lorsqu'on remplirait la paperasse. M. Zur n'a rien ajouté d'autre à ce sujet.

Il n'y a aucun doute que l'on a piloté le C GGKM en contravention de l'ordonnance n° 3 de la série VII des *Ordonnances sur la navigation aérienne*. La seule question dont doit décider le Tribunal est le montant de l'amende. M. Zur a fait valoir :

(i) que l'amende devrait être imposée à Tempus plutôt qu'à Skylink parce que presque tout le temps de vol effectué au-delà de l'échéance fixée pour l'inspection a été fait quand Tempus exploitait le C-GGKM;

(ii) que si l'on devait imposer une amende à Skylink, celle-ci devrait être symbolique.

Le requérant prétend qu'il est prouvé que Skylink a contrevenu à ladite *Ordonnance sur la navigation aérienne* et que Skylink doit donc payer l'amende. Il convient que le montant de l'amende peut être réexaminé.

Au nombre des pièces présentées au début de l'audience, le requérant a montré dans un livre intitulé « Livre des données » des preuves de poursuites antérieures contre Skylink relative à la maintenance et à d'autres questions connexes. Au moment de ces procédures en novembre 1988, les faits reprochés relevaient du Code criminel. Skylink a plaidé coupable à une accusation modifiée et une amende de 25 000 \$ lui a été imposée.

J'aurais préféré qu'il n'y ait pas de renseignement de cette nature dans les pièces du requérant, car, à mon sens, il ne convient pas de présenter au début d'une audience des pièces qui ont trait à des accusations antérieures alors qu'on n'a pas encore fait la preuve que l'intimé a contrevenu à la *Loi sur l'aéronautique*.

Après en être arrivé à la conclusion que Skylink a bel et bien exploité le C-GGKM en contravention de l'ordonnance n° 3 de la série VII des *Ordonnances sur la navigation aérienne*, je peux prendre en considération l'accusation antérieure en étudiant la question du montant de l'amende.

En vertu de la *Loi sur l'aéronautique*, l'agent d'audience a le droit de modifier le montant de l'amende imposée par le ministre.

M. Zur prétend que l'amende devrait être symbolique, c.-à-d. 1 \$. Bien sûr, le ministère insiste pour que l'on maintienne l'amende originelle (bien qu'il précise que l'amende de 25 000 \$ imposée par le juge J.R. Groberman en avril 1989 n'a pas encore été payée).

Je ne vois aucune raison de modifier le montant de l'amende imposée par le ministre et par conséquent, je maintiens la décision du ministre.

Le paiement de 1 000 \$ fait à l'ordre du receveur général du Canada devra être envoyé par la poste au Tribunal de l'aviation civile, 344, rue Slater, 4^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0N5, au plus tard le 23 août 1991.