

TRIBUNAL D'APPEL DES TRANSPORTS DU CANADA

ENTRE :

Ministre des Transports, requérant(e)

- et -

(e/s/a Regency Express Flight Operations), intimé(e)

LÉGISLATION:

Loi sur l'aéronautique, L.R.C. 1985, c. A-2, art. 7.7

Règlement de l'aviation canadien, DORS/96-433, art. 605.06 et 703.19

Décision à la suite d'une révision
William D. Nicholson

Décision : le 9 novembre 2004

TRADUCTION

Le ministre a prouvé tous les éléments des infractions et l'imposition de 15 000 \$ à International Express Air Charters Ltd. est maintenue. Ce montant est payable au Receveur général du Canada et doit parvenir au Tribunal dans les quinze jours de la signification de cette décision.

Une audience en révision relative à l'affaire en rubrique a été tenue les 28 et 29 juin 2004 à 10 h, à la Cour Fédérale du Canada, à Vancouver (Colombie-Britannique).

HISTORIQUE

Deux Avis d'amende pour contravention faisaient l'objet de cette audience. Le premier Avis alléguait que Rajnita Sandhu a contrevenu à deux reprises à l'alinéa 605.10(1)a) et au paragraphe 605.94(1) du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC), en vertu de l'article 7.7 de la *Loi sur l'aéronautique*. L'amende totale imposée pour les contraventions alléguées était de 700 \$ (dossier n° P-2844-33 (TATC)).

Le second Avis alléguait qu'International Express a contrevenu à deux reprises aux articles 605.06 et à 703.19, en vertu de l'article 7.7 de la *Loi sur l'aéronautique*, pour une amende totale évaluée à 15 000 \$ (dossier n ° P-2845-37 (TATC)).

Ces contraventions faisaient suite à des inspections sur l'aire de trafic effectuées par l'inspecteur Harold Hutchins, de la Federal Aviation Administration (FAA) à Bellingham (Washington) et l'inspecteur Patrick Davies, du MdT de Vancouver, en Colombie-Britannique.

MOTION PRÉLIMINAIRE

On a plaidé que George Tingle, un témoin des intimées, devrait être autorisé à assister l'avocat des intimées concernant les questions techniques. Comme il n'y a eu aucune objection de la part du requérant, M. Tingle a été autorisé à assister à l'audience au complet à titre d'observateur.

La motion du ministre qui portait sur l'abandon de deux chefs d'accusation à l'alinéa 605.10(1)a) du RAC contre M^{me} Sandhu a été accordée, réduisant ainsi l'amende à 200 \$.

La motion du ministre pour changer le libellé de l'allégation en vertu de l'article 605.06 du RAC contre International Express a aussi été accordée, ce qui réduit les éléments de l'allégation.

Une correction a été apportée à une faute d'orthographe dans l'Avis d'amende pour contravention de M^{me} Sandhu.

LA PREUVE

Le ministre a appelé comme témoin Terry Van Gelderen, inspecteur de sécurité de l'Aviation civile, à Richmond. La photocopie du carnet de route de l'aéronef C-FDEB a été présentée par l'entremise de ce témoin (pièce M-1).

Le ministre a appelé son deuxième témoin, Stephen Bailey, inspecteur de l'Aviation civile – Application de la loi. M. Bailey a exposé en preuve la façon dont on avait déterminé et formulé les allégations. Il a de plus identifié la bande d'enregistrement de la tour (M-3) pour expliquer les temps consignés au carnet (M-1) et pour mettre en corrélation les temps qui figurent aux notes de l'inspecteur Davey.

On a présenté de la preuve documentaire, notamment des données d'un certificat de type (M-5) et le Manuel de vol approuvé du A.R.B. (Air Registration Board) (M-6). On y démontrait que l'aéronef C-FDEB était un Britten-Norman de modèle B. 2 Alpha Islander dont la liste « d'équipement exigé » comprend un indicateur de vitesse.

M. Bailey a présenté le diagramme réglementaire du RAC 703.19 (M-7) sur la façon d'élaborer les allégations.

On a présenté des extraits de photocopies du manuel de contrôle de la maintenance de Regency Express Flight Operations (M-8) et expliqué qu'ils contenaient des directives destinées à leurs pilotes sur la façon et le moment de faire les inscriptions, à leurs techniciens sur la façon dont la

compagnie effectue la maintenance de ses aéronefs. Le diagramme du RAC 605.94(1) (M-9) définissait de plus qui était responsable de faire les inscriptions et quand cela devrait avoir lieu.

En contre-interrogatoire, M. Bailey a reconnu qu'il n'avait pas une connaissance directe des événements du 14 mai 2002.

Le troisième témoin appelé par le ministre était inspecteur pour le compte de la FAA, Harold Hutchins, inspecteur de l'Agence et inspecteur de sécurité internationale. M. Hutchins a confirmé que M^{me} Sandhu, qui était assise dans la salle d'audience, était commandant de bord le 14 mai 2002.

Le témoignage de M. Hutchins a démontré que le commandant de bord (Rajnita Sandhu) et le commandant en second (Nicholas Hill) avaient été informés que « les règlements des États-Unis indiquent clairement que l'indicateur de vitesse est obligatoire et qu'un indicateur de vitesse qui indique 22 nœuds n'était pas convenable. » Il a de plus témoigné avoir parlé à Ranjit Gill, président d'International Express, en utilisant le téléphone cellulaire du commandant de bord et l'a avisé que le vent n'était pas à 22 nœuds et que « l'indicateur de vitesse n'était pas exact. »

L'aspect réel de l'indicateur de vitesse a fait l'objet d'un examen passablement long. Le témoignage de M. Hutchins a décrit l'indicateur de vitesse comme suit : « le numéro 20 était le premier chiffre..., un grand trait désignait 10 nœuds. Puis, il y avait des traits distincts entre ces deux traits. ...c'était deux traits après le 20. » Interrogé à savoir si l'indicateur de vitesse des intimes était le même que celui qu'il a vu installé dans l'aéronef (R-1), il a témoigné que « ce n'est pas le même type d'indicateur de vitesse. Les marques ne sont pas les mêmes. »

Lors d'un contre-interrogatoire plutôt animé, M. Hutchins a témoigné qu'il y avait eu des discussions entre son représentant de la FAA et Regency Express à propos de l'acquisition d'une MEL (liste d'équipement minimal) pour chaque aéronef Islander. Il a déclaré : « Si vous n'avez pas une MEL, tout doit fonctionner. »

M. Hutchins a expliqué, qu'à titre d'inspecteur, il n'est pas autorisé à maintenir l'aéronef au sol; il ne peut que soulever des anomalies et permettre au pilote et à la compagnie de procéder aux mesures appropriées.

La pièce R-2 (page du manuel de réparations) a été montrée à M. Hutchins qui a déclaré qu'aucun indicateur de vitesse représenté n'était le même que celui qui était installé.

Le dernier témoin appelé par le ministre était l'inspecteur Patrick Davey. Dans son témoignage, il a déclaré que son bureau avait été informé qu'une vérification de l'aire de trafic effectuée par la FAA à Bellingham avait révélé certaines anomalies et il s'est rendu à l'aéronef. M. Davey a vérifié le carnet et a été informé qu'il n'y avait aucune défectuosité sur l'aéronef et aucune inscription au carnet. Il a procédé à l'inspection de l'aéronef, plus particulièrement de l'indicateur de vitesse, sur lequel on pouvait « lire approximativement 22 nœuds ». Il a ajouté que c'était très venteux, à ce moment-là. Il a demandé au copilote de boucher le tube de Pitot avec son doigt et il n'a observé aucun changement sur l'indicateur de vitesse. À ce moment-là, le commandant a convenu que l'indicateur était défectueux.

Quand on lui a demandé de quelle façon il savait que c'était 22 nœuds, il a déclaré « Je l'ai vu de mes yeux. Je l'ai vérifié avec le commandant et le copilote. »

On a montré l'indicateur de vitesse (R-1) à M. Davey et il a déclaré qu'il n'était pas pareil à l'indicateur de vitesse installé. Il a indiqué que l'indicateur de vitesse installé avait un trait pour 10 et que le premier chiffre était 20.

La pièce R-2, soit une page du manuel de réparations, a été exhibée et M. Davey a déclaré : « Il ne s'agit certainement pas d'un des instruments qui étaient là. »

Le premier témoin appelé par les intimées était Ranjit Gill, propriétaire et chef d'exploitation d'International Express. Il a témoigné sur la fréquence des inspections sur l'aire de trafic à Bellingham et la façon dont on peut faire le lien avec la question de la MEL.

M. R. Gill a présenté une preuve que sa compagnie avait une entente avec un certain M. Marley d'Alpha Aviation pour qu'il effectue des maintenances sporadiques à Bellingham. International Express avait aussi un aéronef à Victoria, lequel pouvait être utilisé en remplacement d'un aéronef hors service.

Lors du contre-interrogatoire, M. R. Gill a convenu que les présumées déficiences devaient être consignées dans le carnet de route, mais il était en désaccord quant à la déficience de l'indicateur de vitesse.

M^{me} Rajnita Sandhu, commandant, a été appelée comme deuxième témoin des intimées. Elle a témoigné sur les procédures d'utilisation normalisées (SOP) de la compagnie. Ces vérifications incluaient celles avant le départ, après le départ, la circulation au sol et le roulement au décollage initial.

Selon le souvenir de M^{me} Sandhu, l'indicateur de vitesse installé et celui à la pièce R-1 « sont très semblables. » « Aucune marque jusqu'à 40. » L'indicateur était « à peu près à zéro. »

Elle a indiqué que l'inspecteur Davey lui avait dit ce qu'elle devait inscrire dans son carnet concernant l'indicateur de vitesse.

En contre-interrogatoire, M^{me} Sandhu a lu une partie du manuel de contrôle de la maintenance de Regency Express (M-8), « Toutes les déficiences doivent être inscrites dans le carnet de route en vertu du RAC 605.94 Annexe 1, ... mais à tout événement avant le prochain vol. » Quand on lui a demandé si toutes les déficiences incluaient celles qui étaient présumées et connues, elle a répondu : « Oui. »

L'agent d'audience a demandé des questions sur les vérifications relatives aux SOP de Regency Express qui auraient été effectuées durant le roulement au décollage, en circulant à contresens ou en vent arrière.

Le troisième et dernier témoin des intimées était George Tingle, directeur de maintenance pour le compte de Regency Express. Son témoignage a porté sur sa participation à l'inspection de

Bellingham. Il a décrit que l'anomalie de la vitesse était un facteur provoqué par le vent. M. Tingle a témoigné qu'il a résolu la question de la jauge de pression du carburant en décrivant la façon dont le système fonctionne.

M. Tingle a participé à l'inspection de Vancouver après avoir reçu un appel téléphonique du commandant qui l'avisait que Transports Canada les avait arrêtés et effectuait une inspection. Les points qui sont ressortis en regard de l'inspection de Vancouver soulevaient que même si le fait de placer un doigt sur le tube de Pitot ne représentait pas un essai de maintenance valide, l'indicateur de vitesse aurait dû indiquer zéro. Il convenait que cette anomalie aurait dû figurer dans le carnet.

Il a été déclaré que la description de l'indicateur de vitesse était « semblable à celui-ci » en faisant référence à l'indicateur de vitesse (R-1).

LA LOI

Le Règlement de l'aviation canadien :

Normes et état de service de l'équipement d'aéronef

605.06 Il est interdit à toute personne d'effectuer le décollage d'un aéronef dont elle a la garde et la responsabilité légales ou de permettre à toute personne d'effectuer le décollage d'un tel aéronef, à moins que l'équipement de l'aéronef exigé en application du présent règlement ne soit, à la fois :

- a) conforme aux normes de navigabilité applicables;
- b) en état de service et en état de fonctionnement si les circonstances opérationnelles l'exigent, sauf dans les cas prévus aux articles 605.08, 605.09 ou 605.10.

Maintenance de l'aéronef

703.19 Il est interdit à l'exploitant aérien de permettre d'effectuer le décollage d'un aéronef dont la maintenance n'a pas été effectuée conformément au système de contrôle de la maintenance de l'exploitant aérien.

Équipement qui n'est pas en état de service ou a été enlevé—
Aéronef sans liste d'équipement minimal

605.10 (1) Lorsqu'une liste d'équipement minimal n'a pas été approuvée par le ministre pour l'utilisateur d'un aéronef, il est interdit d'effectuer le décollage de l'aéronef dont de l'équipement n'est pas en état de service ou a été enlevé, lorsque cet équipement est exigé en application :

a) soit des normes de navigabilité qui s'appliquent aux vols VFR ou IFR effectués le jour ou la nuit, selon le cas;

b) soit d'une liste d'équipement publiée par le constructeur de l'aéronef portant sur l'équipement d'aéronef qui est exigé pour le type de vol prévu;

c) soit d'un certificat d'exploitation aérienne, d'un certificat d'utilisation privée, d'un certificat d'opérations aériennes spécialisées ou d'un certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage;

d) soit d'une consigne de navigabilité;

e) soit du présent règlement.

Exigences relatives aux carnets de route

605.94 (1) Les renseignements indiqués à la colonne I de l'annexe I de la présente section doivent être inscrits dans le carnet de route au moment indiqué à la colonne II et par la personne responsable de l'inscription indiquée à la colonne III.

La Loi sur l'aéronautique :

8.4 (1) Lorsqu'une personne peut être poursuivie en raison d'une infraction à la présente partie ou à ses textes d'application relative à un aéronef, le propriétaire enregistré peut être poursuivi et encourir la peine prévue, à moins que, lors de l'infraction, l'aéronef n'ait été en possession d'un tiers sans le consentement du propriétaire.

DISCUSSION

À l'audience, nous avons eu des témoignages contradictoires sur plusieurs points. Les divergences portaient notamment sur les indications sur l'indicateur de vitesse, la représentation de l'indicateur de vitesse selon la pièce R-2, ceux qui ont assisté à l'inspection en question et à quel moment, les pièces en inventaire et les aspects de la vitesse qui ne portaient pas à conséquence. Cela s'explique sans doute parce que le temps perturbe la mémoire ou en raison du désir de relater le témoignage sous divers angles. Je suis responsable de peser chaque aspect de ces contradictions.

Les intimées ont décrit l'indicateur de vitesse comme étant « à peu près à zéro » et « l'aiguille un peu à droite ». Les témoins du requérant ont consulté leurs notes manuscrites à l'occasion et ont décrit l'indicateur de vitesse comme suit « celui qui était dans l'avion avait 20 nœuds et indiquait 22 nœuds au sol. » J'ai tendance à favoriser la mémoire rafraîchie par des notes.

L'avocat de la défense insiste sur le fait que la pièce R-2 (dessin de l'indicateur de vitesse) constitue une représentation pertinente de la vue de face d'un instrument de type 8025. Les deux inspecteurs ont manifesté leur désaccord en déclarant, l'inspecteur Hutchins d'abord : « Non, ce

n'est pas celui que j'ai vu. » Et l'inspecteur Davey d'ajouter : « Ce n'est certainement pas un des instruments qui étaient à l'intérieur. » Je rejette complètement R-2 car la représentation n'est pas pertinente parce que je remarque que R-2 montre des chiffres en MPH (milles à l'heure) et non des nœuds comme tous les témoignages l'ont mentionné et que l'on peut voir l'indicateur de vitesse de la pièce R-1 de face.

Des plaidoiries ont été présentées concernant les diverses personnes qui étaient présentes à l'inspection de Vancouver et à quel moment. M^{me} Sandhu a déclaré qu'on l'a intercepté, son appareil a été arrêté et l'inspection a commencé; elle a ensuite appelé la maintenance de son téléphone cellulaire. Elle a de plus déclaré que George Tingle était là pour l'inspection. M. Tingle a témoigné qu'il avait reçu un appel téléphonique disant qu'ils étaient stationnés sur l'aire de trafic et qu'il s'est dirigé vers eux. L'inspecteur Davey a été rappelé pour témoigner sur le fait que l'inspection s'est poursuivie lorsqu'il a croisé M. Tingle en direction de l'aéronef. Je ne suis pas certain du moment de l'inspection ou de l'importance de ceux qui étaient là, sauf pour miner la crédibilité du témoignage de l'inspecteur Davey. La question des allégations dans sa formulation élémentaire est : 1) l'aéronef était-il utilisé en ayant une défectuosité non consignée et 2) la compagnie était-elle au courant ?

Les intimées ont laissé entendre qu'il y avait un stock de pièces. M. R. Gill a dit : « Nous avons des pièces de rechange ». On a demandé à M. Tingle la question : « Donc vous aviez un indicateur de vitesse en stock ? » La réponse : « Oui, je l'avais ». Lorsque j'ai vérifié les inscriptions au carnet, j'ai découvert que l'indicateur de vitesse de remplacement provenait de l'aéronef C-FZGT et qu'il avait été jugé en état de service.

La défense a soulevé que les mesures de moins de 40 nœuds ne sont pas valables, donc que cet espace sur l'indicateur de vitesse n'avait aucune conséquence sur le vol. Je dois m'objecter à cette déclaration étant donné que le constructeur de l'aéronef, Britten-Norman, publie une feuille de certificat de type sur laquelle nous voyons (M-5) que la Vmc (vitesse minimale de contrôle) pour un modèle BN.2A est de 39 nœuds. Bien que 39 soit près de 40, c'est tout de même moins et la Vmc est un chiffre crucial pour un aéronef multimoteur.

Il y a eu d'autres types de contradictions dans les témoignages, comme les 20 nœuds et plus de vent qui rabaissait constamment le tube Pitot de l'aéronef. Cela laissait entendre que l'aéronef était constamment aligné dans le vent ou à tout le moins dans une position où le tube de Pitot recevait suffisamment de pression pour indiquer positif. On aurait accordé plus de poids au témoignage de l'inspecteur Hutchins s'il avait expliqué qu'il estimait que l'aéronef était dans l'ombre d'un édifice ou qu'il était situé vent de travers ou dans le vent; ce qu'il n'a pas bien expliqué. J'ai même posé la question au commandant Sandhu, à savoir si son équipage faisait des vérifications en circulant vent de travers ou à contresens; elle n'a jamais fait de commentaires sur le fait que la vitesse était à zéro/vertical. Les équipages avec lesquels j'ai volé auraient eu beaucoup de plaisir à soulever l'erreur d'un inspecteur (qu'il soit de la FAA, de Transports Canada ou de la compagnie) comme circuler vent arrière et voir une vitesse « à moins de zéro. »

La question de la MEL a été soulevée comme contribution au débat. Nul doute, comme la fréquence des inspections semble l'indiquer, que Regency Express était surveillée de près mais les allégations font référence au fait d'utiliser un aéronef avec une défectuosité connue sans

l'inscrire dans le carnet de route. Pourquoi le problème de l'indicateur de vitesse a-t-il été choisi comme anomalie non résolue sur laquelle fonder les allégations ? Sans doute parce que l'indicateur de vitesse n'est pas un élément d'une MEL qui peut être reportée. Le panneau de plafond auquel tant M. R. Gill que M^{me} Sandhu ont fait allusion pouvait être reporté bien que j'ai remarqué qu'il n'était pas non plus inscrit dans le carnet de route.

Nous devons aussi regarder qui a procédé à l'éventuelle inscription dans le carnet. Les commandants sont payés pour prendre des décisions et maintenir leurs plans d'action. Même si le commandant Sandhu ne convenait pas que l'indicateur de vitesse était une anomalie et que le personnel de maintenance était présent (bien que le moment de l'arrivée de George Tingle soit contesté), elle aurait dû permettre au personnel de maintenance de vérifier le problème et inscrire l'anomalie non résolue comme s'ils l'avaient découverte, tout comme lors d'une inspection distincte. Comme commandant, je n'aurais certainement ni effectué, ni signé une telle inscription.

SANCTIONS

Les allégations contre International Express comprennent des amendes combinées de 15 000 \$, soit 25 pour 100 de l'imposition maximale permise. Je considère que cela est juste et ne recommande aucune modification.

Deux allégations contre M^{me} Sandhu ont été abandonnées lors de la motion préliminaire, ce qui réduit l'amende de 700 \$ à 200 \$. La clémence dont on a fait preuve est justifiée et je considère que l'évaluation de 200 \$ qui demeure et l'expérience de ce processus susciteront chez elle une prise de conscience de ses responsabilités de commandant.

DÉCISIONS

Le ministre a prouvé tous les éléments des infractions et les amendes imposées de 15 000 \$ à International Express et 200 \$ à M^{me} Sandhu demeurent.

William D. Nicholson
Conseiller
Tribunal d'appel des transports du Canada