

TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE

ENTRE :

Ministre des Transports, requérant(e)

- et -

Regionnair Inc., intimé(e)

LÉGISLATION:

Arrêté sur les sièges et les ceintures de sécurité des aéronefs, (Ordonnance sur la navigation aérienne, série II, n° 2) par. 4 (1)

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

Ceintures de sécurité

**Décision à la suite d'une révision
Suzanne Jobin**

Décision : le 2 avril 1996

Le Tribunal confirme la décision du ministre des Transports selon laquelle l'intimé a contrevenu au paragraphe 4(1) de l'Arrêté sur les sièges et les ceintures de sécurité des aéronefs, Ordonnance sur la navigation aérienne, série II, n° 2. Tenant compte que l'intimé en était à une première infraction à la réglementation mentionnée, le Tribunal réduit à 750 \$ le montant de l'amende fixée à 1 000 \$ par le ministre des Transports. L'amende de 750 \$, payable au Receveur général du Canada, devra être reçue par le Tribunal de l'aviation civile dans les quinze jours suivant la signification de la présente décision.

L'audience en révision relative à l'affaire en rubrique a été tenue le mardi 19 mars 1996 à 10 h, au Palais de justice de Sept-Îles, Sept-Îles (Québec).

HISTORIQUE

Le 8 septembre 1995, Transports Canada a transmis à l'intimé un Avis d'amende pour contravention qui se lit en partie comme suit :

En vertu de l'article 7.7 de la *Loi sur l'aéronautique*, le ministre des Transports décidé de vous imposer une amende parce que vous avez contrevenu : à l'Arrêté sur les sièges et les ceintures de sécurité des aéronefs (Ordonnance sur la Navigation aérienne, Série II, Numéro 2, Article 4(1).

Le 12 décembre 1994, vers 2000 UTC, l'aéronef immatriculé C-FJCL a effectué un vol avec atterrissage à Tête-à-la-Baleine lors duquel il n'y avait pas de ceinture de sécurité homologuée de disponible pour un des passagers à bord.

L'intimé, en tant que propriétaire enregistré de l'aéronef, s'est vu imposé une amende de 1 000 \$.

LE DROIT

L'article 7.7 de la *Loi sur l'aéronautique* prévoit ce qui suit :

7. 7 (1) Le ministre, s'il a des motifs raisonnables de croire qu'une personne a contrevenu à un texte désigné, l'informe des faits reprochés par un avis établi en la forme et comportant les renseignements que le gouverneur en conseil peut déterminer par règlement et y indique :

a) sous réserve des règlements d'application de l'alinéa 7.6(1)b), le montant qu'il détermine, conformément aux critères qu'il peut établir à cette fin, et qui doit être payé à titre d'amende pour la contravention lorsque la personne ne désire pas comparaître devant un conseiller pour présenter ses observations sur les faits reprochés.

Le paragraphe 8.4(1) de la *Loi sur l'aéronautique* spécifie ce qui suit :

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.

Les paragraphes 4(1) et (2) de l'Ordonnance sur la navigation aérienne, série II, n^o 2, intitulée *Arrêté sur les sièges et les ceintures de sécurité des aéronefs* prévoient ce qui suit :

4. (1) Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit d'utiliser un aéronef, sauf aux fins visées aux articles 13 ou 14, à moins que cet aéronef ne soit équipé d'un siège homologué muni d'une ceinture de sécurité homologuée, pour chaque personne à bord qui n'est pas un enfant en bas âge.

(2) Un aéronef peut être utilisé sans siège homologué muni d'une ceinture de sécurité homologuée pour un passager transporté sur une civière, dans un incubateur ou à l'aide d'un dispositif semblable qui est retenu à bord de l'aéronef au moyen d'un dispositif de retenue homologué.

Les articles 13 et 14 auxquels il est fait référence au paragraphe 4(1) traitent respectivement de parachutage et de travail aérien spécialisé et ne sont pas applicables dans le cas qui nous occupe.

Les termes utilisés pour définir « ceinture de sécurité » dans l'Ordonnance applicable sont les suivants :

Tout dispositif qui est conçu pour être utilisé à bord d'un aéronef en vue de retenir une personne et qui se compose d'une sangle sous-abdominale ou d'un ensemble sangle sous-abdominale – ceinture-baudrier. (*safety-belt*)

LES FAITS

Le 12 décembre 1994, Lisa Green voyageait sur le vol GIO-1702 à bord d'un aéronef immatriculé C-FJCL appartenant à Regionnair. L'aéronef, un DHC-6-200 se rendait de Chevery à Tête-à-la-Baleine.

Onil Chassé était commandant de bord de l'aéronef et était assisté d'un co-pilote, Mario Fafard. Aucun autre membre d'équipage ou employé de l'intime était présent à bord de l'aéronef.

L'embarquement s'est fait sans formalité, les sièges n'avaient pas été assignés et les passagers choisissaient eux-mêmes une place. Lisa Green s'est dirigée à l'arrière de l'aéronef et s'est installée dans un siège à proximité de Wanda-Lee Evans. Elle a remarqué que le siège sélectionné n'était pas muni d'une ceinture de sécurité complète. En effet, une partie de la courroie de la ceinture de sécurité servait à retenir du fret placé au sol.

Selon son témoignage, ce vol était bondé et il n'y avait aucun autre siège disponible dans l'aéronef. Elle a décidé de ne pas aviser le pilote ou le co-pilote de la situation, de crainte de devoir quitter l'aéronef. M^{me} Green prétend que les membres d'équipage n'ont fait aucune vérification, une fois les passagers embarqués, pour s'assurer que les sièges occupés étaient munis de ceinture de sécurité. Toutefois un signal lumineux indiquant de boucler les ceintures de sécurité était visible en tout temps.

Wanda-Lee Evans avait également remarqué qu'une partie de la courroie de la ceinture de sécurité du banc occupé par sa compagne servait à retenir le fret posé devant. Elle a tenté, sans succès, d'aviser un membre d'équipage de la situation mais n'a pas insisté. M^{me} Evans corrobore le témoignage de M^{me} Green à l'effet que tous les autres sièges de l'aéronef étaient occupés.

M. Onil Chassé prétend que le vol GIO-1702 n'était pas complet. Il affirme qu'il y avait des sièges inoccupés et que chacun des sièges de l'aéronef était muni d'une ceinture de sécurité réglementaire.

Ce témoignage est corroboré par Mario Fafard qui explique qu'en tant que premier officier il avait, le 12 décembre 1994, procédé aux vérifications d'usage. À cet égard, il soutient qu'avant le décollage il avait effectué une vérification visuelle afin de s'assurer que tous les passagers avaient bouclé leur ceinture de sécurité.

DISCUSSION

Le requérant soutient que, le 12 décembre 1994, l'équipage du vol GIO-1702 ne s'est pas acquitté de ses tâches. À cet égard, il mentionne que Régionnair, ses employés ou mandataires ont omis de vérifier si tous et chacun des sièges de l'aéronef utilisés par les passagers étaient équipés de ceinture de sécurité homologuée.

Cette conduite répréhensible représente une menace à la sécurité publique et aurait pu avoir des conséquences fâcheuses. Conséquemment, le requérant demande au Tribunal de confirmer la décision du ministre.

Le représentant de l'intimé maintient, pour sa part, que Régionnair s'est conformé à la réglementation en vigueur. Selon ses prétentions, le siège occupé par M^{me} Green était muni d'une ceinture de sécurité.

Le fait qu'une partie de cette ceinture ait pu servir à retenir du fret n'aurait pas dû empêcher Lisa Green de l'utiliser. La partie servant à retenir le fret au sol était accessible et M^{me} Green aurait dû la récupérer. Elle aurait pu, tout au moins, informer le personnel de l'aéronef de la situation ou s'installer dans un autre siège.

Finalement l'intimé prétend que le ministre des Transports n'a pas prouvé hors de tout doute raisonnable que Régionnair avait commis l'infraction reprochée. Il demande donc au Tribunal de rejeter la demande du ministre des Transports.

DÉCISION

La *Loi sur l'aéronautique* est muette sur le critère d'évaluation de la preuve applicable. Toutefois, le Tribunal soutient que le critère exigé doit être celui de la balance des probabilités ou de la prépondérance de la preuve. Dans des décisions antérieures, le Tribunal a eu à se prononcer à maintes reprises sur cette question, notamment dans :

- Ministre des Transports et Thomas Ritchie Phillips

Dossier C-0014-33 (TAC)

• Stewart Lake Airways Ltd. et Ministre des Transports
Dossier C-0093-10 (TAC)

- Ministre des Transports et Norman A. Milne

Dossier C-0090-33 (TAC)

- Ministre des Transports et Clifton W. Armstrong
Dossier P-0094-33 (TAC)
- Ministre des Transports et 123582 Canada Inc.

Dossier Q-0274-41 (TAC)

- Selbstaedt et Ministre des Transports
Dossier C-0081-02 (TAC)
- Springdale Aviation Ltd. et Ministre des Transports

Dossier A-1048-10 (TAC)

Bien que ne soyons pas lié par ces décisions, nous partageons le rationnel de l'ensemble de celles-ci sur la question relative au critère d'évaluation de la preuve applicable.

L'Arrêté sur les sièges et les ceintures de sécurité des aéronefs exige que chaque siège occupé par une personne à bord d'un aéronef soit muni d'une ceinture de sécurité homologuée. Or, la preuve présentée à l'audience et plus particulièrement les témoignages entendus ont convaincu le Tribunal que le 12 décembre 1994 le siège occupé par Lisa Green n'était pas muni d'une ceinture de sécurité homologuée tel qu'exigé par la réglementation en vigueur.

La preuve a également démontré que le 12 décembre 1994 Lisa Green ne s'était pas comportée en personne prudente et diligente. Elle savait pertinemment que le siège qu'elle occupait n'était pas muni d'une ceinture de sécurité complète.

Elle connaissait ou aurait dû connaître les exigences réglementaires applicables. Lisa Green n'en était pas à son premier vol. À cet égard, elle admet candidement, qu'une consigne lumineuse visible rappelait aux passagers à bord du vol qu'ils devaient attacher leur ceinture de sécurité en prévision du décollage. M^{me} Green a choisi de ne pas aviser les membres de l'équipage de la situation.

Bien que la conduite de Lisa Green soit loin d'être irréprochable, son comportement ne saurait exonérer l'intimé de sa responsabilité. Régionnaire, ses employés ou mandataires devaient s'assurer que tous les sièges occupés sur le vol GIO-1702 étaient munis d'une ceinture de sécurité complète, homologuée et en bon état de fonctionnement.

Conséquemment, le Tribunal se doit de confirmer la décision du ministre des Transports selon laquelle l'intimé a contrevenu au paragraphe 4(1) de l'Arrêté sur les sièges et les ceintures de sécurité des aéronefs, Ordonnance sur la navigation aérienne, série II, n° 2.

Le montant maximal de l'amende prévu à la réglementation pour la contravention reprochée est maintenant de 5 000 \$. Le ministre des Transports a fixé à 1 000 \$ le montant de l'amende réclamé, tenant compte que l'intimé en était à une première infraction à la réglementation mentionnée. Dans les circonstances, le Tribunal réduit le montant de cet amende à 750 \$.

Suzanne Jobin
Conseillère
Tribunal de l'aviation civile