

TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE

ENTRE :

Ministre des Transports, appelant(e)

- et -

Millardair, intimé(e)

LÉGISLATION:

Article 521(c) du Règlement de l'Air :

Article 521(c) du Règlement de l'Air :

Article 554(1) du Règlement de l'Air

C.R.C., c. 2, art. 521(c), 554(1)

l'article 6.7 de la Loi sur l'aéronautique

l'article 7.3(1) de la Loi sur l'aéronautique

l'article 7.3(1) de la Loi sur l'aéronautique

ONA II, N° 27, art. 4(1)

Ordonnance sur la navigation aérienne, série II, no 27 4 (1)

**Procédures de contrôle du bruit et normes d'émission de bruit, Normes à respecter,
Conformité avec les critères acoustiques**

**Décision à la suite d'un appel
Alfred R. Spence, G. Richard, John J. Eberhard, Q.C.**

Décision : le 1^{er} septembre 1988

TRADUCTION

Entendue: North York (Ontario), le 1er septembre 1988

Millardair a enfreint le paragraphe 521c) du Règlement de l'Air à chacune des sept occasions mentionnées dans les avis de sanction pécuniaire. La décision faisant suite à la révision est par conséquent renversée et l'appel accepté. La sanction totale imposée par Transports Canada est réduite de 250 \$ par infraction (au total 1750 \$) à 100 \$ par infraction (au total 700 \$). Ce montant est payable au receveur général du Canada et devra être reçu dans ce bureau le 31 octobre 1988 au plus tard.

Il s'agit d'un appel interjeté par le ministre des Transports (le Requéant) de la décision de M^{me} Zita Brunet rendue le 6 juin 1988, à la suite d'une audience de révision qui a été tenue le 26 mai 1988, et à l'issue de laquelle le Tribunal avait rejeté sept allégations de mouvements d'aéronef contraires aux dispositions des restrictions antibruit applicables à l'aéroport de Dorval, stipulés dans le *Canada Air Pilot*.

Les faits ne sont pas contestés. M. Millard, au nom de l'Intimé, reconnaît que pour chacun des sept vols effectués entre le 1er décembre 1987 et le 11 décembre 1987, l'aéronef DC4 de Millardair a décollé de l'aéroport international de Montréal (Dorval) pendant des heures où ce type d'opération est interdit, sauf si elle est conforme aux procédures antibruit prescrites dans l'Ordonnance sur la navigation aérienne, série 2, numéro 21 et 27. Les articles pertinents se lisent en partie comme suit :

« RESTRICTIONS D'EXPLOITATION ANTIBRUIT (de 0001 À 0700 heure locale)

L'utilisation de l'Aéroport international de Montréal (Dorval) entre 0001 et 0700 heure locale est assujettie aux restrictions suivantes : ...

EXCEPTIONS

Les exceptions suivantes sont autorisées :

1. Cas d'urgence :

- Lorsque le pilote commandant de bord signale une situation d'urgence
- Dans le cas d'une opération aérienne d'urgence
- Dans le cas d'une opération d'évacuation aérienne d'urgence y compris le positionnement ou le départ suivant une telle opération
- Dans le cas d'un départ suivant un atterrissage d'urgence
- Dans le cas d'un départ de vol qui intervient à la suite d'un retard pour cause d'urgence à Dorval ... »

Le requérant prétend que tous les éléments des infractions alléguées ont été établis (par admission). L'Intimé, qui a admis tous les éléments des allégations en question, s'appuie exclusivement sur l'affirmation que les restrictions d'exploitation concernant le bruit ne s'appliquent pas aux opérations en question, dans la mesure où chacune d'entre elles a constitué une opération aérienne d'urgence.

Les faits révèlent qu'une grève à laquelle était associée Air Canada était en cours pendant la période visée. Air Canada est liée par contrat à Postes Canada pour le transport du courrier jusqu'à Halifax. En raison de la grève, Postes Canada a fait appel à Millardair avec un préavis très court, afin que cette compagnie assure le trafic commercial pendant la grève. Les vols ont eu lieu à des heures qui font l'objet de restrictions à l'Aéroport international de Montréal (Dorval).

L'Intimé prétend que le transport du courrier au nom de Postes Canada pendant la grève d'Air Canada constituait une opération aérienne d'urgence.

Sur la base des faits qui ont été admis, tous les éléments des allégations ont été reconnus à l'exception de celle qui précède, et la seule question qui reste à trancher consiste à savoir si oui ou non les vols décrits peuvent être considérés, par définition, comme des « opérations aériennes d'urgence ».

Il faut établir une distinction entre une opération aérienne d'urgence et un cas où le pilote commandant de bord déclare une situation d'urgence. Dans ce dernier cas, nombreux sont les facteurs susceptibles d'inciter un pilote à déclarer une telle situation. Ces facteurs peuvent être les suivants, bien que la liste ne soit pas exhaustive :

- défaillance de l'aéronef, qui peut obliger le pilote à demander au contrôleur aérien l'autorisation d'atterrir immédiatement
- panne sèche
- problèmes médicaux d'urgence à bord
- interruption des communications ou panne de l'équipement de navigation.

Dans ces circonstances, la déclaration d'une situation d'urgence est transmise de façon impromptue par un pilote, suite à des événements imprévus survenus soudainement ou sans qu'on s'y attende. En raison des complications qu'entraînent de telles éventualités, le message transmis par un pilote à un contrôleur aérien prend une signification spéciale et urgente, qui amène le contrôleur avec une pressante nécessité à y donner suite selon des modalités prédéterminées. Il peut s'agir de prêter assistance au pilote en lui donnant des autorisations spéciales, d'obtenir les avis de spécialistes et d'avertir d'autres aéronefs des mesures d'urgence que l'on peut s'attendre à ce que le pilote prenne. Le témoin de Transports Canada avait décrit une situation d'urgence, dans de telles circonstances, « comme une situation se déclarant dans les airs et sans qu'elle soit prévue d'avance. Il peut s'agir d'une situation d'urgence à bord, d'une perte de puissance, d'une perte de maîtrise de la situation à bord de l'aéronef, survenant instantanément ».

Lorsque l'on a demandé au témoin de décrire ce qu'il entendait par « une opération aérienne d'urgence », il a affirmé qu'il s'agissait « d'une situation nécessitant une intervention d'urgence et immédiate, et ne pouvant absolument pas être prévue d'avance. »

C'est la difficulté d'établir de manière rationnelle une distinction entre ces deux types de « situation d'urgence » qui a donné lieu à la question qui doit être tranchée dans cette affaire.

Les textes de loi, règlements et ordonnances cités et la jurisprudence invoquée ne comportent aucune définition de ce qu'est une « opération aérienne d'urgence ». Il incombe, par conséquent, au Tribunal de décider, pour chaque cas, si chaque ensemble particulier de circonstances peut ou non être défini comme une « opération aérienne d'urgence ». Sans chercher à se limiter aux circonstances susceptibles de répondre à cette définition, le Tribunal doit, dans ce cas, se limiter à trancher la question de savoir si oui ou non une grève d'Air Canada peut entraîner une « opération aérienne d'urgence ».

L'Intimé a fait valoir qu'en vertu de leurs licences respectives, le pilote et le contrôleur aérien deviennent les représentants du ministre, au moment où une décision d'ordre opérationnelle doit être prise. Par conséquent, laisse entendre M. Millard, le pilote en cause dans chacun des vols en question est autorisé à prendre une décision et, en accédant à la demande d'autorisation de vol du pilote et en autorisant le décollage, le contrôleur confirme la décision prise par celui-ci.

Nous ne sommes pas d'accord sur ces deux points. Tout d'abord, le pilote commandant de bord d'un aéronef doit exercer son jugement concernant ce qu'il convient de faire. Ce n'est pas lui qui est l'arbitre final de l'interprétation à donner aux termes utilisés dans la loi, mais il est réputé connaître la loi et les conséquences découlant de toute infraction à celle-ci. Nonobstant le fait que la grève d'Air Canada a fait les manchettes pendant plusieurs semaines et qu'elle a pu incommoder quelques personnes dans certains secteurs du monde des affaires, le Tribunal ne dispose d'aucune preuve lui permettant de penser qu'il existait effectivement une situation d'urgence au sens de la *Loi sur l'aéronautique*. En outre, bien qu'aucun contrôleur aérien ni quiconque d'autre n'ait pu faire de commentaire sur les responsabilités spécifiques d'un contrôleur, il est de notoriété publique dans le monde de l'aéronautique que toute personne engagée à titre de contrôleur n'est rien d'autre que cela. En d'autres termes, il n'appartient pas aux contrôleurs d'essayer de faire respecter les dispositions de la *Loi sur l'aéronautique* dans des circonstances telles que celles qui ont existé dans cette affaire. Les contrôleurs ne sont pas des policiers et ils n'ont pas la responsabilité de porter des accusations contre les pilotes ou de contremander leurs décisions. Par contre, si un contrôleur constate une infraction, il peut très bien faire rapport de ses observations à la Division de l'application des règles de Transports Canada afin qu'une enquête soit faite et que, le cas échéant, des accusations soient portées. C'est au pilote commandant de bord qu'il incombe de bien connaître les restrictions susceptibles de s'appliquer dans tel ou tel aéroport et de faire ce qu'il faut pour les respecter. Un contrôleur n'est pas en mesure de savoir si tel ou tel mouvement d'aéronef a été autorisé à déroger à telle ou telle disposition réglementaire, comme par exemple la restriction antibruit. Le pilote ou l'exploitant d'une compagnie ne peut donc pas s'en remettre à un contrôleur aérien pour déterminer si tel ou tel vol enfreint ou non les procédures antibruit en vigueur dans un aéroport donné. Le pilote commandant de bord est exclusivement le seul à savoir ce qui se passe et c'est lui et, indirectement, l'exploitant d'une compagnie commerciale qui ont la responsabilité de se conformer à la réglementation.

En résumé, pour chacun des vols visés par les mesures imposées, Millardair a enfreint les procédures antibruit en vigueur à l'Aéroport international de Montréal (Dorval), aux occasions alléguées. Aucune des six exceptions désignées aux procédures antibruit ne s'applique à l'exploitant de la compagnie en question et, de toute évidence, ce dernier ne nous a pas convaincus qu'il s'agissait effectivement d'une opération aérienne d'urgence. Il faut établir une distinction entre une situation d'urgence déclarée par un pilote commandant de bord, et une situation d'urgence susceptible de donner lieu à une « opération aérienne d'urgence ». On a laissé entendre que l'ancien proverbe selon lequel « le courrier doit passer » a pu donner l'impression aux responsables de Postes Canada que la grève d'Air Canada créait une situation d'urgence. Rien dans les témoignages disponibles ne semble indiquer quelle était la nature de « cette situation d'urgence » et, bien que l'on prétende qu'il y avait réellement situation d'urgence, il s'agit là d'une hypothèse qu'aucun témoignage ne corrobore. On ne peut certainement pas comparer la situation de Postes Canada et celle d'un pilote déclarant une situation

d'urgence. Dans ces circonstances, on ne peut pas invoquer des impératifs commerciaux pour justifier la violation évidente d'une restriction opérationnelle bien connue dans le monde de l'aéronautique.

Par conséquent, nous estimons que Millardair a enfreint le paragraphe 521c) du *Règlement de l'Air*, à chacune des sept occasions mentionnées dans les avis de sanction pécuniaire signifiés en conformité du paragraphe 7.3(1) de la *Loi sur l'aéronautique*. La décision rendue en première instance par un des membres du Tribunal de l'aviation civile à la suite d'une révision est par conséquent renversée et l'appel interjeté accepté.

Quand à la sanction, le Tribunal d'appel a rendu la décision suivante : les sept incidents en question ont eu lieu au cours d'une période très courte, dans les premiers jours de décembre 1987. Avant que des mesures correctives aient pu être prises ou des avis complémentaires obtenus, la grève d'Air Canada était terminée et les circonstances ayant donné lieu aux vols en question ne se présentaient plus. Par conséquent, nous admettons que les sept incidents en question peuvent être considérés comme un seul.

Étant donné qu'aucune allégation n'a été faite antérieurement, le Tribunal ne voit aucune raison de ne pas s'en tenir à la sanction pécuniaire recommandée, son montant étant calculé conformément au Manuel d'application des règles produit par la Direction de la législation et de l'application des règles de Transports Canada. La sanction recommandée pour un premier délit est une amende de 100 \$. Par conséquent, le Tribunal réduit par les présentes le montant total de l'amende imposée par Transports Canada de 250 \$ par infraction (au total 1750 \$) à 100 \$ par infraction (au total 700 \$), ce montant devant être payé le 31 octobre 1988 au plus tard.

Fait à Ottawa (Ontario) le 1^{er} septembre 1988.

Motifs de la décision établis par : John J. Eberhard, C.R.

Approuvés par : Ghislaine Richard
Alfred Spence