

TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE

ENTRE :

Blair W. Jensen, requérant(e)

- et -

Ministre des Transports, intimé(e)

LÉGISLATION:

Règlement de l'Air, C.R.C. 1978, c. 2, art. 210(1)a)

Certificat de navigabilité, Normes à respecter

Décision à la suite d'une révision
Robert J. MacPherson

Décision : le 5 janvier 1987

TRADUCTION NON OFFICIELLE

Entendue : Saskatoon (Saskatchewan), le 5 janvier 1987

Je confirme la décision du ministre quant à la suspension de la licence de pilote. Je porte la période de suspension de 30 à 10 jours. Je recommande que le ministre mette à jour le règlement pour que celui-ci soit conforme à celui visant les fabricants d'équipement de pulvérisation. Que ladite suspension prendra effet à compter du 6 janvier 1987.

OBJET

Transports Canada soutient que M. Jensen a piloté un aéronef sans certificat de navigabilité valide. Transports Canada a donc suspendu la licence de M. Jensen pour 30 jours.

M. Jensen soutient que le certificat de navigabilité était valide.

PREUVE

Transports Canada :

A : A interrogé Don Bradshaw à titre de témoin-expert.

B : M. Bradshaw a présenté la pièce du MdT n° 1, lettre à M. Jensen lui exposant l'infraction.

C : M. Bradshaw introduit la pièce n° 2 du MdT concernant la navigabilité de l'aéronef.

D : M. Bradshaw introduit la pièce n° 3, lettre de M. Jensen affirmant qu'il avait piloté l'appareil.

E : M. Bradshaw introduit la pièce n° 4 exposant tous les points ayant trait au certificat de navigabilité de l'appareil en cause et ayant trait aussi au dispositif de pulvérisation.

F : M. Bradshaw introduit la pièce n° 5 donnant les caractéristiques et le certificat de type pour l'appareil en cause.

G : M. Bradshaw introduit le N-AME-AO n° 5/82 qui porte sur les certificats de type supplémentaire.

H : Le certificat de navigabilité de l'aéronef C-GRLY était une catégorie normale.

I : Tous les aéronefs qui servent à la pulvérisation doivent faire l'objet d'un certificat de navigabilité restreint et être munis de l'équipement connexe.

J : Il n'y a rien dans le dossier de l'appareil du MdT concernant le dispositif de pulvérisation.

Blair W. Jensen :

A : M. Jensen soutient qu'il y a lieu de discuter s'il s'agit d'une grande ou d'une petite modification.

B : M. Jensen soutient que le dispositif de pulvérisation a été installé correctement selon les dessins du fabricant.

EXAMEN DE LA PREUVE

1. M. Jensen admet qu'il pilotait l'appareil.
2. M. Jensen est également le mécanicien qui a effectué l'installation.
3. M. Jensen ne connaissait pas toutes les dispositions réglementaires qui visaient le dispositif de pulvérisation.
4. Le dispositif de pulvérisation a pu être bien installé, mais les inscriptions au livret n'ont pas été faites.

DÉCISION

1. La décision est de confirmer la suspension par le ministre de la licence du pilote de M. Jensen pour avoir piloté un aéronef sans certificat de navigabilité valide.

2. La suspension est portée de 30 à 10 jours.

RECOMMANDATIONS ET OBSERVATIONS

1. Objet : *Le Manuel du mécanicien et de l'inspecteur*. Partie 1 - chapitre II - article 2.5.1. Aucune mention n'y est faite de grandes modifications attestées par un mécanicien B ni des formules A1-I01 au sujet de l'installation de dispositifs de pulvérisation.
2. Partie II - chapitre I - article 1.4. Il y est précisé le retour à la catégorie normale. L'aéronef doit être certifié par un mécanicien B.
3. Partie I - chapitre I - article 1.12. Cet article est vague en ce qui a trait à une modification MAJEURE ou MINEURE. D'après Jensen, la modification est mineure; le MdT soutient le contraire.
4. La liste d'approbation du type supplémentaire du MdT pour ce type d'aéronef est en date du 08-12-1963. Elle est périmée depuis 23 ans. Pour ce qui est de la feuille 3A12 du certificat de type au sujet de ce type d'aéronef, voir la pièce n° 5.
5. M. Jensen a téléphoné au fabricant de l'équipement de pulvérisation qui dit avoir obtenu l'approbation des États-Unis pour l'installation de l'équipement sur ce modèle d'aéronef. Aucune preuve n'est produite à cet effet.

CONCLUSION

De nombreux articles réglementaires détaillés ont été présentés au cours de l'audience. Ils laissent beaucoup de place à l'interprétation.

M. Jensen n'a pas compris ce qu'était la « conférence informelle » qui accompagnait sa lettre de suspension. Il est proposé qu'à l'avenir, le Ministère rédige ces lettres dans un langage clair et point par point pour qu'elles soient plus faciles à comprendre.

La présente décision est rendue le 5 janvier 1987.