

**TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE**

ENTRE :

**Ministre des Transports**, requérant(e)

- et -

**Clifton W. Armstrong**, intimé(e)

**LÉGISLATION:**

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

*Règlement de l'Air*, C.R.C. 1978, c. 2, art. 218c)

**Cargaison non arrimée**

---

**Décision à la suite d'une révision**  
**Robert J. Rushford, Q.C.**

---

**Décision : le 4 mars 1991**

**TRADUCTION**

**Entendue** : Whitehorse (Yukon), le 27 février 1991

*En se fondant « sur la prépondérance des probabilités », Transports n'a pu prouver qu'il y a eu infraction à l'alinéa 218c) du Règlement de l'Air. Par conséquent, la plainte est rejetée.*

Audience en révision dans l'affaire précitée tenue par le Tribunal de l'aviation civile au Charlies Club Room du Westmark Klondike Inn, 2288, 2<sup>e</sup> avenue, dans la ville de Whitehorse (Yukon), le 27 février 1991 à 9 h.

Par avis d'imposition d'amende daté du 1<sup>er</sup> octobre 1990, l'intimé s'est vu imposer une amende de 250 \$ pour une infraction alléguée à l'alinéa 218c) du *Règlement de l'Air*. L'avis d'imposition est libellé de la façon suivante :

(traduction)

« En conformité avec l'article 7.7 de la *Loi sur l'aéronautique*, le ministre des Transports a décidé d'imposer une amende parce que vous avez contrevenu à la (aux) disposition(s) suivante(s) :

Alinéa 218c) du *Règlement de l'Air*, du fait que le 16 août 1990 à Dease Lake (C.-B.), vous avez, en tant que commandant de bord de l'aéronef C-GTEK, omis d'assujettir la cargaison de façon qu'elle ne puisse se déplacer pendant le vol, et que vous l'avez placée de manière à empêcher et à entraver l'évacuation de votre passager en cas d'urgence. »

L'alinéa 218c) du *Règlement de l'Air* porte ce qui suit :

« Nul ne pourra piloter ni tenter de piloter un aéronef, à moins que ne soient remplies les conditions suivantes : l'équipement et, le cas échéant, la cargaison seront assujettis de façon qu'ils ne puissent se déplacer pendant le vol, et ils ne seront pas placés de manière à empêcher ou à entraver l'évacuation des passagers en cas d'urgence. »

Les faits dans cette affaire sont les suivants :

Le 16 août 1990, l'intimé pilotait un hélicoptère Jet Ranger immatriculé C-GTEK qui a atterri à Dease Lake (C.-B.). Deux passagers et de la cargaison se trouvaient à bord.

L'inspecteur C.K. Sampert, surintendant, Enquêtes et opérations, direction de l'observation de la réglementation, région du Pacifique, a inspecté l'appareil et a constaté qu'aucun câble ni filet n'assujettissait la cargaison.

L'inspecteur a présenté quatre photographies, pièces M2, M3, M4 et M5, montrant quatre contenants rectangulaires à l'arrière de l'appareil du côté bâbord. Deux des contenants sont placés sur le siège et les deux autres sont sur le plancher, devant le siège. Au moment de l'inspection, les contenants n'étaient assujettis par aucun câble, filet ou ceinture de sécurité.

Cependant, les témoignages révèlent qu'après l'atterrissage, les passagers ont déchargé l'appareil et l'ont rechargé peu de temps après. L'intimé était absent au moment du rechargement. On estime que les passagers ont rechargé l'hélicoptère en mettant les contenants là où ils se trouvaient à l'atterrissage. Il n'y a pas de preuve directe de ceci et je n'ai pas permis à l'inspecteur Sampert de rapporter sa conversation avec les passagers, laquelle a eu lieu en l'absence de l'intimé et constitue nettement un oui-dire. Si ce que les passagers ont dit à l'inspecteur avait de l'importance dans cette affaire, ils auraient été appelés à témoigner.

L'autre choix qui s'offre est d'obtenir une déclaration sous serment des passagers. Les règles du Tribunal autorisent les dépositions recueillies sous serment, avec l'accord de chacune des parties. Bien avant que cette affaire ne soit entendue, Transports Canada a eu l'occasion de déterminer si l'intimé consentirait ou non à accepter les dépositions sous serment des passagers. Si l'intimé s'y était objecté, on aurait eu amplement le temps de citer les passagers comme témoins.

C'est une pratique dangereuse de permettre qu'une preuve par oui-dire soit présentée comme preuve d'élément essentiel d'une infraction. Si l'on procède ainsi, l'intimé ne peut faire un contre-interrogatoire et n'a aucun moyen de vérifier la véracité de la déclaration. De plus, l'agent d'audition n'a pas l'occasion d'observer l'attitude du témoin pendant qu'il témoigne et de juger de la véracité ou de la non-véracité de ce qui a été dit. Permettre à Transports Canada de présenter de la preuve par oui-dire relativement à ce que les passagers ont dit à l'inspecteur empirerait, selon moi, sur le droit de l'intimé à l'équité procédurale et à la justice naturelle.

Après cet incident, l'inspecteur Sampert a écrit à l'intimé (pièce M6) et l'intimé a répondu (pièce M7). Ni l'une ni l'autre de ces lettres n'établissent la position des contenants à bord de l'appareil à l'atterrissage. Cependant, le 27 septembre 1990, l'inspecteur Sampert a téléphoné à l'intimé et lui a dit que sa lettre (M7) l'avait troublé. Au cours de l'entretien, l'intimé a admis que la cargaison n'était pas attachée. L'intimé a dit qu'aucun pilote d'hélicoptère n'attachait la cargaison et qu'il mentirait s'il disait qu'elle était assujettie alors que ce n'était pas le cas. L'intimé n'a pas témoigné dans le cadre de cette audition et n'a appelé aucun témoin.

Cet aveu n'a pas été mis en doute. Par conséquent, je dois conclure que la cargaison n'était pas assujettie au moment de l'atterrissage.

Que voulait dire l'intimé lorsqu'il a déclaré que la cargaison n'était pas attachée? Puis-je déduire qu'il voulait simplement dire qu'elle n'était pas attachée par un dispositif de retenue quelconque ou puis-je interpréter sa déclaration de façon plus absolue et conclure que cet aveu signifie que non seulement la cargaison n'était pas assujettie par un quelconque dispositif de retenue, mais également qu'elle pouvait se déplacer pendant le vol. À partir de cet aveu, je ne sais pas ce que l'intimé veut énoncer. Quelle est la signification « la plus probable »? Si les probabilités s'équilibrent, je dois trancher l'affaire en faveur de l'intimé. Je conclus qu'une interprétation est aussi probable que l'autre et je dois, par conséquent, trancher en faveur de l'intimé.

Puisque rien ne m'indique l'endroit où se trouvait la cargaison à bord de l'hélicoptère au moment de l'atterrissage, je suis incapable de déterminer si elle était placée à un endroit pouvant empêcher ou non son déplacement pendant le vol. Si cet endroit ne pouvait pas permettre son déplacement pendant le vol, aucun dispositif de retenue, comme des câbles ou des filets, n'était nécessaire. Le règlement exige uniquement que la cargaison soit assujettie de façon à empêcher son déplacement pendant le vol. Il ne précise aucun moyen particulier de faire cet assujettissement.

Cette question a déjà été traitée par le Tribunal et par les tribunaux compétents dans les affaires suivantes :

1. *Ministre des Transports et Thomas Ritchie Phillips, dossier n° C-0014-33 (TAC) et dossier n° 5802-86-C-133 (MdT)*;

2. *Sa Majesté la Reine et John William Climie, et autres*, une décision non publiée de la Cour du banc de la reine du Manitoba;

3. *Ministre des Transports et John Marksteiner, dossier n° C-0086-33 (TAC) et dossier n° 6504-P071959-008707 (MdT).*

La loi est claire à cet égard :

« En vertu des dispositions de l'alinéa 218c), la preuve du déplacement n'est pas un élément essentiel d'une infraction. L'infraction à l'alinéa 218c) porte sur les problèmes possibles résultant d'une cargaison non assujettie. On doit toujours prendre en compte les conditions de vol instables lorsqu'on place une cargaison, et si de fait la cargaison n'est pas assujettie, l'infraction existe au moment du décollage sans égard aux conditions rencontrées pendant le vol et sans égard au fait que la cargaison se soit déplacée ou non. Différentes cargaisons peuvent nécessiter l'application de mesures de sûreté différentes. Dans chaque cas, c'est une question de fait à savoir que les mesures de sûreté sont ou non raisonnablement adéquates pour empêcher le déplacement pendant le vol. L'opinion de l'inspecteur de l'aviation relativement à cet énoncé n'est qu'une opinion, sans plus. »

L'alinéa 218c) exige deux choses :

- a) l'assujettissement de la cargaison de façon qu'elle ne puisse se déplacer pendant le vol; et
- b) le placement de la cargaison de manière à ne pas empêcher ou à ne pas entraver l'évacuation des passagers en cas d'urgence.

Les photographies (pièces M2, M3, M4 et M5) sont très peu utiles. Ces pièces ne font qu'indiquer l'endroit de la cargaison après le rechargement. Elles ne permettent pas non plus de voir si la position de la cargaison au moment de l'atterrissage pouvait ou non empêcher ou entraver l'évacuation des passagers en cas d'urgence.

Je ne peux spéculer sur ce que les passagers peuvent avoir dit à l'inspecteur ni même conclure qu'ils lui ont parlé de la position de la cargaison lorsque l'hélicoptère a atterri.

La spéculation et les conjectures ne sont pas des preuves, et le droit fondamental de l'intimé à l'équité procédurale et à la justice naturelle me commande de ne pas juger cette affaire en me fondant sur la spéculation ou les conjectures.

Par conséquent, je conclus que Transports Canada ne s'est pas acquitté de la charge de la preuve, c'est-à-dire établir « selon la prépondérance des probabilités » que :

- a) la cargaison n'était pas assujettie de manière à empêcher son déplacement pendant le vol; ou
- b) que la cargaison était placée de façon à empêcher ou à entraver l'évacuation des passagers en cas d'urgence.

Par conséquent, la plainte est rejetée.

On n'a présenté aucune preuve pour démontrer la différence des caractéristiques de vol d'un aéronef à voilure tournante et d'un aéronef à voilure fixe. Il me semble que si on l'avait fait, cela aurait bien pu m'amener à conclure que ce qui peut être une cargaison non assujettie dans un aéronef à voilure fixe peut être considéré autrement dans un aéronef à voilure tournante. Comme il n'y a pas de preuve directe à cet égard, je n'y apporte aucune conclusion.

Après l'argumentation et avec le consentement de toutes les parties, j'ai permis aux observateurs présents de m'entretenir des problèmes que connaîtraient les exploitants d'hélicoptères et ceux qui ont recours à leurs services si l'alinéa 218c) était appliqué à la lettre dans le cas des hélicoptères de transport de fret. J'ai rappelé à toutes les parties que cette question ne relevait pas du Tribunal et qu'elle n'influaient pas sur le fait qu'il y avait eu ou non violation de l'alinéa 218c) dans ce cas. J'ai, de plus, rappelé aux parties que le Tribunal ne peut légiférer et que si des amendements à la *Loi* sont requis dans la mesure où les exploitants d'hélicoptères sont touchés, cela ne relève pas du Tribunal.

Toutefois, il arrive que le Tribunal commente la loi se rapportant à un domaine ou à un secteur particulier de l'aviation. Les remarques suivantes ont pour but de faciliter un tant soit peu l'application de l'alinéa 218c) aux aéronefs à voilure tournante.

Les aéronefs à voilure tournante transportent souvent des passagers et de l'équipement utilisé par ces derniers à des endroits éloignés. Les passagers débarquent et sortent leur équipement pendant que le moteur tourne. Il faut donc que les passagers descendent rapidement avec leur matériel. Dans le cadre de ce genre d'opérations, l'utilisation de supports externes ou d'élingues est peu pratique. Exiger d'en utiliser aurait souvent comme effet d'éliminer l'emploi des hélicoptères pour ce genre d'opérations.

En outre, les caractéristiques de vol d'un aéronef à voilure tournante sont substantiellement différentes de celles d'un aéronef à voilure fixe. L'hélicoptère atterrit à une vitesse quasi nulle, ce qui fait que le déplacement de la cargaison à l'atterrissage risque beaucoup moins de se produire que dans le cas d'un aéronef à voilure fixe.

Il ressort des exposés qui ont été faits que ceux qui doivent s'occuper de telles questions ont déjà autorisé les exploitants d'hélicoptères transportant des passagers à s'équiper de civières, de supports d'appareils photo et d'équipements de foresterie qui, si l'on applique à la lettre l'alinéa 218c), ne sont pas assujettis et peuvent se déplacer pendant le vol. On a souligné le fait qu'en 25 ans, un exploitant d'hélicoptère commercial n'a jamais signalé qu'une cargaison non assujettie s'était déplacée en vol. Il me semble que pour des raisons pratiques les exploitants d'hélicoptères respectent l'alinéa 218c) dans la mesure où ils peuvent en contourner les dispositions.

L'importance d'un certain amendement à la *Loi*, du point de vue d'un client, a été soulignée par Ed Link, un employé de la Division des relevés hydrologiques du Canada, organisme du gouvernement fédéral.

J'ai été frappé par le fait que M. Link s'intéressait à ce sujet à tel point qu'il a non seulement pris le temps d'assister à toute l'audition, mais encore qu'il a demandé l'autorisation d'être entendu par

le Tribunal à la fin des débats. L'une des principales fonctions du service de M. Link est de relever les débits des cours d'eau dans les endroits éloignés. Le personnel de M. Link n'a pas d'autre moyen que l'hélicoptère pour atteindre ces endroits.

Les membres du personnel de la Division des relevés hydrologiques sont débarqués à des endroits éloignés, souvent sur la glace. Tout l'équipement nécessaire à l'accomplissement de leur travail doit obligatoirement être placé dans la cabine, avec les passagers. À chacun des vols ou presque, il y a infraction à l'alinéa 218c) et, malgré cela, cette fonction vitale ne peut être accomplie d'aucune autre façon. On ne peut utiliser de gros hélicoptères en raison de l'espace restreint dans lequel ils doivent évoluer. Si l'on appliquait l'alinéa 218c) à cette opération, le fonctionnement de cet organisme du gouvernement serait gravement compromis et les membres du personnel seraient dans l'impossibilité d'accomplir une partie essentielle de leur travail.

Il faut espérer que les exploitants d'hélicoptères et le travail indispensable réalisé par leurs nombreux clients ne soient pas freinés par une application littérale de l'alinéa 218c) et que ceux dont la tâche est d'amender et de réviser le règlement découlant de la *Loi sur l'aéronautique* amenderont et réviseront cette *Loi*, en consultation avec les exploitants d'hélicoptères et leurs clients, de façon qu'elle soit d'application pratique dans ce genre d'opérations.