

TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE

ENTRE :

Ministre des Transports, requérant(e)

- et -

North Coast Air Services Ltd., 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. 210(1)a

Certificat de navigabilité, Inspection après les faits anormaux, Normes à respecter

Décision à la suite d'une révision
Nairn D. Knott

Décision : le 28 mai 1991

TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE

MINISTRE DES TRANSPORTS, REQUÉRANT
NORTH COAST AIR SERVICES LTD., INTIMÉ

Dossier n° P-0096-41 (TAC)
Dossier n° EMIS 16528 (MdT)

Une audience en révision faisant suite à la requête précitée a eu lieu dans la salle de conférences du 2^e étage du Moby Dick Inn, 935, 2^e avenue ouest, dans la ville de Prince Rupert (C.-B.), le 22^e jour de mai 1991 à 13 h. Transports Canada avait envoyé par courrier recommandé avec accusé de réception un avis d'amende pour contravention daté du 3 janvier 1991 qui se lisait comme il suit :

« (traduction)

Conformément à l'article 7.7 de la Loi sur l'aéronautique, le ministre des Transports a décidé de vous imposer une amende parce que vous avez contrevenu aux dispositions suivantes :

l'alinéa 210(1)a) du Règlement de l'Air puisque le 13 juillet 1990 vers 20 h 50, heure locale, vous avez piloté l'aéronef C-FGQF entre Port Simpson (C.-B.) et Prince Rupert (C.-B.), alors que le certificat de navigabilité n'était plus valide à la suite d'un accident qui s'était produit à Port Simpson (C.-B.). L'aéronef avait alors été heurté par un bateau et le stabilisateur et le flotteur droits avaient été endommagés. »

L'amende totale était de 1 000 \$ et la date d'échéance du paiement avait été fixée au 1^{er} février 1991. Comme le paiement n'avait pas été fait, Transports Canada a demandé qu'une audience en révision soit entendue par le Tribunal de l'aviation civile. M. D. (Dusty) W. Rhodes, inspecteur à l'Application des règlements de l'aéronautique, représentait le ministre et M. Herman J. Seideman III était le conseiller juridique de North Coast Air Services Ltd. Avant l'audience les deux parties ont convenu que North Coast Air Services Ltd. était l'exploitant de l'aéronef en question et que l'aéronef avait une licence d'aéronef commercial. De plus, elles ont convenu que M. Tomas Huml était le pilote et que l'aéronef avait subi des dommages quand un bateau de pêche l'a heurté sur le côté au moment où il circulait sur l'eau pour se rendre au quai à Port Simpson (C.-B.). Les parties ont également convenu que l'aéronef n'avait pas été réparé après l'accident à Port Simpson et avant le vol à Prince Rupert.

Le pilote, M. Tomas Huml, a présenté un rapport d'accident, joint en annexe à la pièce 13 du ministre. Le pilote a amerri sans problème dans le port de Port Simpson et y a très bien vu un bateau de pêche qui semblait immobile. Au moment où il franchissait la centaine de pieds le séparant du quai pour hydravions « (traduction) le bateau de pêche est sorti de mon champ de vision. Quelques secondes plus tard, le bateau de pêche a heurté le côté arrière droit de l'hydravion, touchant le flotteur droit et poussant l'aéronef sur le côté. L'avant du bateau s'est ensuite enfoncé sous le stabilisateur droit, endommageant la partie inférieure de celui-ci ». La façon dont l'accident s'est produit n'est pas en cause. Le ministre a présenté la pièce 14 : une déclaration de M. Tomas Huml faite à M. G.D. Ostafiew, inspecteur technique à l'Application des règlements de l'aéronautique de Transports Canada. Cette déclaration porte encore sur les circonstances de l'accident. M. Huml a poursuivi ensuite en disant qu'il avait communiqué avec le chef des opérations de North Coast Air Services Ltd. à Prince Rupert pour lui signaler l'accident. Ce dernier a communiqué avec le technicien d'entretien d'aéronef (TEA) et avec le président de la compagnie pour discuter du cas. M. Huml a également décrit l'inspection qu'il a faite : il a examiné et touché le flotteur et le stabilisateur endommagés et vérifié les commandes de vol, s'assurant ainsi que les dommages subis n'empêcheraient pas l'aéronef de faire le voyage de retour à son port d'attache à Prince Rupert. D'après les renseignements fournis par le chef des opérations, le TEA de la compagnie a apparemment conclu que l'aéronef pouvait faire le voyage de Port Simpson à Prince Rupert en toute sécurité. M. Huml a aussi communiqué avec la GRC à Port Simpson pour lui faire rapport.

L'avis d'amende pour contravention précisait que l'intimé avait contrevenu à l'alinéa 210(1)a) du Règlement de l'Air qui se lit comme il suit :

« Il est interdit de piloter ou de tenter de piloter un aéronef, autre qu'une aile libre ou un avion ultra-léger, à moins que l'un des documents suivants n'ait été délivré à l'égard de l'aéronef et que les conditions auxquelles ce document est assujéti ne soient respectées :

a) un certificat de navigabilité délivré en vertu de la présente partie ou des lois du pays d'immatriculation de l'aéronef. »

Les pièces #10 (carnet de route de North Coast Air Services Ltd.), #11 (livret technique) et #15 (certificat de conformité) présentées par le ministre démontrent toutes que l'aéronef a subi des dommages plus considérables que ce que le pilote a constaté au moment où il a évalué de la navigabilité de l'appareil. Le témoin expert du ministre comme TEA, M. George E. Hohnisch, a dit qu'à son avis, l'aéronef ne respectait plus les normes de navigabilité après l'accident et que, par conséquent, le certificat de navigabilité n'était plus valide pour le vol entre Port Simpson et Prince Rupert. Il convient de noter que M. Hohnisch n'a pas examiné l'aéronef à Port Simpson et qu'en fait, aucun TEA n'était disponible à Port Simpson ce jour-là. Pour prouver que l'aéronef n'était pas en état de navigabilité, M. Hohnisch a fait mention des réparations assez considérables qu'a subi l'aéronef par la suite.

Le ministre a affirmé qu'il y avait bel et bien eu contravention à l'alinéa 210(1)a) après l'accident car les réparations n'ont pas été effectuées à Port Simpson et aucun TEA n'a attesté de l'état de navigabilité de l'aéronef. Cependant, le conseiller de l'intimé a cité un extrait du Manuel de navigabilité, chapitre 571, section C, point 571.207 : « Inspection après les faits anormaux a) Le certificat de navigabilité d'un aéronef qui a subi un fait anormal tel qu'un atterrissage dur, un vol par très fortes turbulences, un foudroiement, un contact de la poutre-fuselage avec le sol, un impact de l'hélice ou du rotor, une immersion dans l'eau, une exposition à des matières corrosives ou à des cendres volcaniques, n'est pas valide à moins que l'aéronef soit inspecté afin de déceler les dommages résultants du fait anormal subi. b) L'inspection exigée en a) doit être effectuée par le titulaire d'une licence TEA avec annotation appropriée ou par le pilote titulaire d'une licence qui est l'exploitant de l'aéronef et que l'inspection ne comporte pas de démontage. » Le pilote (qui était l'« exploitant de l'aéronef ») a déclaré sous serment qu'il avait inspecté les dommages, qu'il était certain que l'aéronef était apte à voler et qu'il ne croyait donc pas que le certificat de navigabilité était devenu invalide. Comme l'inspection ne comportait pas de démontage, le pilote titulaire d'une licence était en fait habilité en vertu de la loi à effectuer l'inspection et, d'après ses constatations, à décider de l'état de navigabilité de l'aéronef. Même si une inspection ultérieure et plus approfondie des dommages a prouvé que l'aéronef avait subi plus de dommages qu'il n'y paraissait à l'origine, il n'en demeure pas moins que la décision du pilote après l'inspection était quand même justifiée. Le pilote a déclaré qu'il avait inspecté l'aéronef pour « sa propre paix d'esprit » et, qu'il n'aurait pas effectué le vol de Port Simpson à Prince Rupert s'il avait constaté au cours de l'inspection que l'aéronef n'était pas en état de navigabilité. Il a ajouté qu'il tenait à la vie et qu'il n'aurait pas pris un tel risque.

Je crois donc que l'intimé n'a pas contrevenu à l'alinéa 210(1)a) du Règlement de l'Air comme le prétend le ministre et, par conséquent, j'annule l'amende imposée par le ministre.

Nairn D. Knott, m.d. Conseiller
Tribunal de l'aviation civile