



TRIBUNAL D'APPEL DES TRANSPORTS DU CANADA

Référence : *Exploits Valley Air Services Limited c. Canada (Ministre des Transports)*
2018 TATCF 24 (révision)

N° de dossier du TATC : Q-4342-41

Secteur : Aviation

ENTRE :

Exploits Valley Air Services Limited, requérante

- et -

Canada (Ministre des Transports), intimé

Audience tenue à : Montréal (Québec), le 27 février 2018, et Toronto (Ontario), le 6 mars 2018

Affaire entendue par : Charles S. Sullivan

Décision rendue le : 17 août 2018

DÉCISION ET MOTIFS À LA SUITE DE LA RÉVISION

Décision à l'égard de la première infraction :

Arrêt : Le ministre des Transports a prouvé, selon la prépondérance des probabilités, que la requérante, Exploits Valley Air Services Limited, a contrevenu à l'alinéa 605.03(1)a) du *Règlement de l'aviation canadien (RAC)*. Par conséquent, la sanction pécuniaire de 5 000 \$ est maintenue.

Le montant total de 5 000 \$ est payable au receveur général du Canada et doit parvenir au Tribunal d'appel des transports du Canada dans les 35 jours de la signification de la présente décision.

Décision à l'égard de la deuxième infraction :

Arrêt : Le ministre des Transports n'a pas prouvé, selon la prépondérance des probabilités, que la requérante, Exploits Valley Air Services Limited, a contrevenu au

paragraphe 706.08(1) du *Règlement de l'aviation canadien (RAC)*. Par conséquent, la sanction pécuniaire de 5 000 \$ est annulée.

I. HISTORIQUE

[1] Le 27 juin 2017, le ministre des Transports a délivré un avis d'amende pour contravention à Exploits Valley Air Services Limited (EVAS) lié à deux infractions.

[2] Dans le cas de la première infraction alléguée, EVAS aurait utilisé l'aéronef immatriculé C-GLHO le 11 juillet 2016, alors que l'avion n'était pas en bon état de vol et n'était pas conforme à sa définition de type. L'aéronef était endommagé et souffrait de défauts, soit une articulation côté trappe du train d'atterrissage droit fissurée, des rivets défectueux et des fixations manquantes, ce qui constitue une contravention à l'alinéa 605.03(1)a) du Règlement de l'aviation canadien. Le ministre a imposé une sanction pécuniaire de 5 000 \$.

[3] La deuxième infraction présumée aurait eu lieu le ou vers le 11 juillet 2016, alors qu'EVAS aurait omis de mettre en place un système pour s'assurer que les défauts de toute partie de l'aéronef ou de ses équipements soient inscrites dans le dossier technique établi en vertu de l'article 605.92 du RAC ; plus précisément, les dommages et les défauts susmentionnés n'avaient pas été inscrits dans le carnet de route de l'aéronef C-GLHO avant le vol, comme le requiert le manuel de contrôle de la maintenance (MCM) d'EVAS, constituant ainsi une contravention au paragraphe 706.08(1) du RAC. Le ministre a imposé une sanction pécuniaire de 5 000 \$.

[4] Le 1er août 2017, la requérante a demandé une audience en révision auprès du Tribunal d'appel des transports du Canada (Tribunal). La requérante a fait valoir qu'il n'y avait aucun élément de preuve permettant de déterminer à quel moment l'avion avait subi des dommages ou quand étaient apparues les défauts, et que le composant endommagé n'était pas un élément de navigabilité suffisamment important pour invalider le certificat de navigabilité d'un aéronef. La requérante a en outre affirmé qu'EVAS possédait un MCM qui était approuvé par Transports Canada (TC) et observé par le personnel de la compagnie. Dès leur découverte, les dommages et défauts ont été inscrits dans le carnet de route de l'aéronef, et EVAS a interdit l'avion de vol, puis communiqué avec un délégué à l'approbation technique (DAT), qui a permis que l'appareil puisse continuer à voler commercialement pendant 25 heures avant que ne soient effectuées des réparations permanentes à l'articulation.

II. DISCUSSION ET ANALYSE

[5] L'intimé a produit des éléments de preuve au moyen de 10 pièces et du témoignage d'un témoin, Charles Burroughs. Au cours des 19 dernières années, M. Burroughs a été enquêteur et inspecteur chargé de l'application de la loi à la navigation aérienne de TC dans la région de Québec. Auparavant, il avait travaillé pour un exploitant d'hélicoptères au sein d'un organisme de maintenance agréé qualifié en structure (OMA) et dans un atelier de réparation de composants. Détenteur d'une licence de technicien d'entretien d'aéronefs civils (TEA), il est spécialisé en structures, matériaux composites, métal en feuille et en révision des composants. Depuis 1990, il agit en tant que TEA

spécialisé dans l'inspection et la vérification des normes et exigences de navigabilité applicables. M. Burroughs détient toujours une licence de TEA.

[6] La requérante a produit des éléments de preuve au moyen de 11 pièces et du témoignage d'un témoin, Jeffrey Douglas Pollett. M. Pollett est vice-président de la maintenance d'EVAS depuis décembre 2016. Il possède une licence de pilote et une de TEA.

[7] Le ministre est tenu de prouver les éléments suivants à l'égard de la première infraction, une non-conformité à la définition de type de l'aéronef :

- a. Le ou vers le 11 juillet 2016,
- b. Exploits Valley Air Services Inc. a utilisé l'aéronef C-GLHO, un Beechcraft B1900D,
- c. Au cours d'un vol entre Wabush (CYWK) et Sept-Îles (CYZV),
- d. Alors qu'aucune autorité de vol n'était en vigueur à l'égard de l'aéronef, contrevenant ainsi à l'alinéa 605.03(1)a) du *Règlement de l'aviation canadien (RAC)*. Cette autorité de vol n'aurait pas été pas en vigueur parce que :
 - i. Les dommages et défauts à l'aéronef C-GLHO affectaient négativement le certificat de type et la navigabilité de cet appareil, et existaient avant le vol de Wabush (CYWK) à Sept-Îles (CYZV) le 11 juillet 2016, et
 - ii. EVAS n'a pas adopté de procédure d'inspection avant vol efficace pour détecter les dommages et défauts susmentionnés.

[8] Le ministre est tenu de prouver les éléments suivants à l'égard de la deuxième infraction, le défaut de tenir un manuel de contrôle de la maintenance :

- a. Le ou vers le 11 juillet 2016,
- b. Exploits Valley Air Services Inc. a omis de tenir un manuel de contrôle de la maintenance (MCM) qui inclut des méthodes pour s'assurer que les défauts à toute partie de l'aéronef ou de ses équipements soient inscrites dans le dossier technique établi conformément à l'article 605.92 du *RAC*.

[9] Le Tribunal a appris grâce au témoignage du témoin de la requérante, M. Pollett, que l'aéronef C-GLHO avait été utilisé par EVAS 17 fois entre le 9 et le 11 juillet 2016. La pièce M-6, des extraits du carnet de route de l'aéronef C-GLHO, établit qu'EVAS avait utilisé cet appareil le 11 juillet 2016, et que l'avion avait effectué cinq vols en ce 11 juillet 2016, soit le jour où des dommages et défauts ont été détectés et signalés par Transports Canada. La pièce M-6 a également révélé que le vol du 11 juillet 2016, de Wabush (CYWK) à Sept-Îles (CYZV), était le cinquième vol qu'effectuait l'appareil cette journée-là.

[10] Les autres éléments des infractions seront revus en détail ci-dessous.

A. Première infraction

(1) Dommages et défauts détectés et signalés par Transports Canada

[11] Le Tribunal a appris que pendant une inspection de routine de l'appareil C-GLHO sur l'aire de trafic, à Sept-Îles (Québec), l'inspecteur Constant Rosa de TC a constaté des dommages et défauts à l'articulation côté trappe du train d'atterrissage droit de l'avion. L'inspecteur Rosa a émis un avis de détection (pièce M-1) et a présenté ses conclusions à Patrice Boudreau, l'inspecteur régional de TC responsable du dossier d'EVAS. Puisqu'on enjoint aux inspecteurs de Transports Canada de ne pas entraver ou retarder de vols, l'inspecteur Rosa n'a pas mis plus de temps à effectuer son inspection sur l'aire de trafic que n'aurait duré l'inspection avant vol d'un pilote d'EVAS. Pourtant, il a été en mesure de détecter les dommages et défauts à l'articulation côté trappe du train d'atterrissage droit de l'aéronef. (Note : l'immatriculation de l'aéronef C-GLHO comme indiquée dans l'exposé narratif de la pièce M-1, « Avis de détection », et M-3, « Lettre d'avis », est inscrite correctement ; cependant, le numéro d'immatriculation erroné C-FPUB a été inscrit dans la case « Registration / Immatriculation » de la pièce M-1, ce que le Tribunal considère comme une erreur de transcription. Le bon numéro d'immatriculation est le C-GLHO, tel qu'il est correctement inscrit aux pièces M-1 et M-3.)

[12] M. Burroughs a supervisé l'enquête relative aux infractions présumées et a dû déterminer si une autorité de vol était en vigueur conformément à l'article 507.11 du RAC. Comme l'autorité de vol n'avait pas été suspendue ou annulée, elle aurait été en vigueur dans la mesure où elle respectait ses conditions de délivrance, telles que définies à la norme 507 du RAC.

[13] Le Tribunal a appris que le « manuel de réparation structurale du modèle 1900 Airliner Series » publié par le constructeur de l'aéronef fournit des instructions relatives à la navigabilité, et fait partie de la « définition de type certifiée ». Ces instructions sont présentées à une autorité de certification telle que Transports Canada ou la Federal Aviation Administration des États-Unis, et sont comparées à une norme de définition de type, ce qui se traduit par la délivrance d'un « certificat de type ». La définition de type définit la tolérance de l'aéronef en ce qui concerne les fissures, les attaches et rivets manquants, l'usure, les dommages, les bosses, les entailles et mêmes les rayures, tous des éléments considérés dans l'établissement de la navigabilité d'un aéronef.

[14] Le Tribunal a appris que le constructeur avait publié des tolérances relatives au maintien de la navigabilité, ce qui permet un certain niveau de dommages à la définition de type sans rendre l'autorité de vol caduque. L'extrait du « manuel de maintenance » du Beech 1900D contenu à la pièce A-6 représente les trappes du train d'atterrissage principal et identifie les tolérances autorisées concernant les limites d'usure du diamètre intérieur du mécanisme de l'articulation et du diamètre extérieur de la goupille qui traverse l'articulation. Toutefois, M. Burroughs et l'enquêteur de TC chargé de cette affaire ont consulté le manuel de réparation structurale publié par le constructeur et ont ainsi déterminé qu'aucune tolérance n'était admise pour une articulation fissurée ou pour des rivets et attaches manquants sur l'articulation côté trappe du train d'atterrissage.

[15] La requérante a informé le Tribunal que les trappes du train d'atterrissage sont classées en tant que panneaux et trappes aéronautiques non structuraux qui servent à donner une forme profilée à un appareil en vol. La pièce A-1, un extrait du « manuel de maintenance du constructeur » du modèle 1990D, indique que la trappe du train d'atterrissage principal est un composant structurel secondaire qui nécessiterait une attention immédiate en cas de défaillance, mais ne compromettrait pas nécessairement la sécurité de l'aéronef ou de ses passagers.

[16] Les « directives visant le personnel de la maintenance et de la construction des aéronefs 46 » (DPM 46, pièce A-3) de TC fournissent des lignes directrices quant au pouvoir d'un inspecteur de suspendre un document. Selon les DPM 46, l'inspecteur ne peut suspendre une autorité de vol que dans le cas où une défektivité rendrait l'appareil dangereux pour le vol. La trappe du train d'atterrissage est destinée à s'ouvrir et se fermer correctement lors de l'actionnement du levier train. TC a fait part de ses préoccupations concernant l'intégrité de l'articulation, mais aussi quant au caractère sécuritaire de la trappe du train d'atterrissage elle-même. Si la trappe du train d'atterrissage se détachait partiellement en raison d'une articulation, de rivets ou d'attaches défectueux, ou de rivets ou d'attaches manquants, cela pourrait interférer dans la sortie du train d'atterrissage, ce qui constituerait une menace pour la sécurité de l'avion et ses passagers.

[17] Selon la liste de vérification de l'aéronef, l'équipage est tenu de vérifier l'intégrité et l'état de tous les panneaux et trappes aéronautiques, y compris les trappes du train d'atterrissage, puisqu'une trappe de train d'atterrissage défectueuse pourrait empêcher la sortie et la rentrée appropriées du train d'atterrissage. M. Burroughs a souligné qu'il n'y avait pas que la structure primaire qui doit satisfaire à la définition de type ; la définition de type inclut également des structures secondaires, la trappe du train d'atterrissage, en tant que structure secondaire, fait partie de la définition de type.

[18] À l'aide des photos contenues à la pièce M-2, M. Burroughs a identifié les défektivités et dommages suivants : une articulation fissurée et deux rivets défectueux (photo 1) ; une vis de fixation manquante sur l'articulation de la trappe de train (photo 2); et deux vis de fixations manquantes (photo 3). Le Tribunal a pu constater que le premier rivet ne retenait pas la partie principale de l'articulation, puisque celle-ci était complètement fissurée et que le coin avant de l'articulation était séparé de la partie principale.

[19] M. Burroughs a parlé de la décoloration autour des rivets et le long de la fissure, et indiqué que l'aluminium exposé se couvrait d'un film d'oxyde au fil du temps. Les rivets défectueux et l'articulation fissurée ont causé du mouvement et de l'usure excessive, ce qui a entraîné l'accumulation de la poudre d'oxydation, comme le montrent les photos. Le mouvement causé par l'articulation fissurée et les rivets lâches a produit une fine poudre d'oxydation abrasive et une coloration noire autour des rivets défectueux. Le Tribunal a pris note que l'industrie utilise le terme « rivets fumants » en référence aux taches noires autour des rivets lâches et défectueux, et représentées sur les photos.

[20] En ce qui concerne les conclusions de M. Burroughs voulant que les dommages et défektivités aient existé avant le vol entre Wabush (CYWK) et Sept-Îles (CYZV) le 11

juillet 2016, M. Pollett a convenu que l'expression « rivets fumants » sert à caractériser le cerne noir se formant autour d'un rivet en aluminium. Il a déclaré que le rivet n'était pas nécessairement lâche, mais qu'il y avait du mouvement. Selon M. Pollett, si on constate la présence d'un rivet fumant, la procédure de maintenance normale consiste à « essayer de l'accrocher avec votre ongle pour voir s'il est lâche ». Il a souligné que le logement de train d'atterrissage et la zone de la trappe étaient sales sur les photos (pièce M-2), que les cernes noirs autour des rivets lâches étaient nombreux et que les rivets pouvaient céder à tout moment.

[21] Le Tribunal a pu constater sur les photos que le premier rivet défaillant ne retenait aucune charge et que le second rivet était aussi défectueux puisque sa tête était disparue. En raison de l'articulation fissurée et des rivets défectueux, la charge sur le devant de la trappe et de l'articulation n'était pas transférée à la structure portante de la nacelle comme prévu. Au lieu de cela, la charge était transférée vers le bas de la ligne de rivets, ce qui représentait une préoccupation pour TC du fait que d'autres rivets pouvaient également céder.

[22] La requérante a fait une comparaison entre la trappe de train d'atterrissage et l'escalier incorporé de l'aéronef et des portes-cargo (pièce A-9, Extrait du manuel de réparation structurale relative à l'escalier incorporé et aux portes-cargo). Le Tribunal a appris que l'escalier incorporé et les portes-cargo sont les portes structurales dans la partie pressurisée de l'appareil et que le constructeur autorise un ergot manquant à tous les huit pouces sans que cela affecte la navigabilité ou constitue un danger pour le vol. Le Tribunal a noté que, même s'il y a une articulation défectueuse en raison d'un ergot manquant à un escalier incorporé ou à une porte-cargo, la porte est fixée en position fermée avec des ergots emboîtés et une goupille, avant un vol. L'escalier incorporé et la porte-cargo ne sont pas sollicités en vol, ce qui signifie qu'ils ne sont pas soumis à la force de traînée affectant le profil dynamique comme le serait une trappe de train d'atterrissage endommagée et défectueuse.

[23] Le Tribunal a appris que les dommages et les défauts détectés et signalés par l'inspecteur Rosa avaient fait en sorte d'annuler l'autorité de vol de l'aéronef, et ce dernier ne satisfaisait alors plus aux conditions de navigabilité. L'État et les caractéristiques de l'articulation fissurée et des rivets fumants ont révélé que les dommages et défauts ne découlaient pas d'événements récents, ce qui a conduit à la conclusion que l'avion avait effectué de précédents vols sans autorité de vol valide.

[24] M. Burroughs a déclaré que le carnet de route de l'aéronef (pièce M-6) indiquait que l'avion avait effectué cinq vols le 11 juillet 2016, soit le jour où les dommages et défauts ont été détectés et signalés par l'inspecteur Rosa. Le vol de Wabush (CYWK) à Sept-Îles (CYZV) du 11 juillet 2016 était le cinquième de la journée.

[25] Le Tribunal a accordé beaucoup de valeur probante au témoignage de M. Burroughs en raison de sa vaste expérience et de son expertise en structures, matériaux composites, métal en feuille, révision des composants et en normes de navigabilité. M. Burroughs a témoigné que les dommages et défauts ont rendu invalide l'autorité de vol de l'aéronef, et il a exposé des caractéristiques présentes depuis un certain temps. Le

Tribunal a donc conclu que, selon la prépondérance des probabilités, l'autorité de vol de l'aéronef était invalide avant le vol de Wabush à Sept-Îles, ce qui constitue une contravention à l'alinéa 605.03(1)a) du RAC.

(2) Inspection extérieure avant vol de l'équipage d'aéronef

[26] Dans cette section, le Tribunal traitera des inspections avant vol effectuées par les membres de l'équipage qui auraient été responsables de la détection et de la déclaration des dommages et défauts observés par TC le 11 juillet 2016.

[27] Le Tribunal a appris que le manuel d'exploitation de la compagnie (MEC) (pièce M-8) est un document approuvé par Transports Canada et constitue une condition préalable importante à l'émission du certificat d'exploitation aérienne de la compagnie (AOC). Le MEC est fourni à tous les membres d'équipage de conduite et est présent à bord de tout aéronef. Le Tribunal a noté que les sections 5.9 et 5.10, aux pages 5 à 15 du MEC, indiquent la façon dont un pilote doit effectuer l'inspection avant vol de son appareil et traiter les défauts. Avant chaque vol, le commandant de bord doit s'assurer que l'inspection avant vol de l'aéronef est effectuée conformément au MEC. Les pilotes doivent aussi consigner et signaler toute défaut selon les procédures décrites en détail dans le MCM d'EVAS (pièce A-4).

[28] Le manuel de vol de l'aéronef publié par Hawker Beechcraft (pièce M-9) précise qu'« après le premier vol de la journée, l'inspection avant vol peut être omise sauf pour les éléments marqués d'un “+” ». Les éléments marqués d'un signe plus (+) doivent être vérifiés avant chaque vol, y compris entre l'atterrissage et le décollage lors d'une escale pendant la même journée. En vertu de la « Procédure normale », aux pages 4 et 5, l'item 25 intitulé « Aile droite et nacelle » porte un signe plus et indique à l'équipage d'aéronef de vérifier, entre chaque vol, le train d'atterrissage, les portes et les basculeurs.

[29] Le Tribunal a appris que M. Pollett est instructeur d'école de formation au sol pour l'appareil Beechcraft 1900 depuis environ 10 ans. M. Pollett a décrit l'inspection extérieure comme étant une brève inspection superficielle, effectuée par le pilote juste avant un vol, ou avant le premier vol de la journée. La pièce A-5, la deuxième diapositive PowerPoint, représente l'aile droite, la section de la nacelle et la soute de train. Les pilotes sont chargés d'inspecter le vérin du train, les fluides hydrauliques, les ergots de fermeture de porte de la soute, et le manomètre de l'extincteur d'incendie situé l'intérieur de la soute du train pour s'assurer que l'extincteur contient suffisamment d'agent extincteur. Le Tribunal a noté que le manomètre de l'extincteur d'incendie est logé très haut à l'intérieur de la soute du train d'atterrissage. M. Pollett a déclaré qu'on avait avisé les pilotes de la compagnie de saisir la porte du train d'atterrissage et de la secouer pour s'assurer qu'elle soit intacte et solide.

[30] M. Pollett a indiqué au Tribunal que, lors d'une inspection extérieure avant vol, les pilotes de la compagnie portaient leur chemise d'uniforme blanche et veillaient à ne pas la salir. M. Pollett a déclaré que de ce fait, le personnel navigant ne voulait pas se glisser sous l'aile afin d'examiner la soute du train d'atterrissage au cours de son inspection extérieure. M. Pollett a souligné qu'en réalité l'aéronef n'était pas aussi propre

qu'il apparaissait sur les photos (pièce M-2). Il a confirmé qu'un pilote devrait « ramper » sous l'aile afin de vérifier l'intérieur de la soute du train d'atterrissage pour inspecter l'articulation, les rivets et les attaches du train d'atterrissage. Le Tribunal a noté que ce serait aussi le cas d'un pilote voulant inspecter le manomètre de l'extincteur d'incendie (pièce A-5) avant le premier vol d'une journée.

[31] Le Tribunal a noté que la soi-disant « inspection quotidienne » (IQ) effectuée par du personnel de maintenance n'est pas requise sur une base quotidienne dans le cas de l'aéronef Beach 1900. La politique de la compagnie consiste à effectuer une IQ lorsqu'un aéronef retourne à l'un de ses ateliers de maintenance ; cependant, la compagnie ne permet pas que ses aéronefs volent plus de trois jours sans que le personnel de maintenance n'effectue une IQ.

[32] Concernant l'appareil d'EVAS inspecté par l'inspecteur Rosa à Sept-Îles, le Tribunal a constaté qu'il effectuait de six à huit vols réguliers par jour afin de desservir Wabush, Sept-Îles, Goose Bay, Deer Lake, St. John's et Gander. L'équipage de conduite aurait effectué une inspection avant vol avant chaque vol. Entre le moment où l'appareil a quitté l'atelier de maintenance le premier jour de son horaire, et le moment de son retour la fin du troisième jour, il y aurait eu 17 vols au cours de la période de trois jours où les seules inspections de l'appareil furent les inspections avant vol effectuées par l'équipage de conduite de la compagnie.

[33] Le Tribunal a appris que, le 9 juillet 2016, l'aéronef C-GLHO se trouvait à l'atelier de maintenance d'EVAS à Gander, et c'est alors qu'aurait eu lieu la dernière inspection de l'avion effectuée par le personnel de maintenance de la compagnie avant l'inspection superficielle de l'inspecteur Rosa, à Sept-Îles le 11 juillet. M. Pollett a confirmé qu'il y avait eu un total de 17 vols pendant la période de trois jours, et que les seules inspections de l'appareil durant cette période furent les inspections avant vol effectuées par les pilotes de la compagnie. Tel que susmentionné, les pilotes sont chargés d'inspecter les panneaux, trappes, vis, attaches, articulations, etc., y compris les trappes du train d'atterrissage, au cours de leur inspection extérieure. Cependant, M. Pollett a également déclaré que les pilotes ne se glissaient pas nécessairement sous l'aile afin de vérifier l'intérieur de la soute de train, de peur de salir leur chemise d'uniforme blanche. Le Tribunal a noté que cela aurait affecté leur capacité d'inspecter visuellement certains éléments identifiés dans la liste de vérification de l'équipage et dans le manuel de vol de l'aéronef, ce qui expliquerait pourquoi les pilotes d'EVAS n'ont pas détecté les dommages et les défauts avant que ne le fasse l'inspecteur Rosa le 11 juillet 2016.

[34] À l'égard de la sanction pécuniaire pour la première infraction, M. Burroughs a déclaré que l'amende de 5 000 \$ avait été jugée appropriée puisque c'était la première fois qu'EVAS contrevenait à cet article du RAC. Une violation de premier niveau entraîne une amende de 5 000 \$, alors que le maximum de 25 000 \$ serait applicable à une infraction de troisième niveau. En ce qui concerne les circonstances aggravantes et atténuantes, le Tribunal a noté que même s'il y a eu une série de vols effectués plus tôt le jour même et la veille, ce qui, selon le ministre, pourrait valoir une accusation pour chaque vol, le ministre a souligné la volonté d'EVAS de collaborer avec les responsables

de Transports Canada, et le Tribunal considère ainsi que le vol de Wabush à Sept-Îles, le 11 juillet 2016, constitue la première et la seule infraction.

B. Deuxième infraction

(1) Opérations d'entretien d'EVAS

[35] Selon la deuxième infraction alléguée, EVAS aurait omis de mettre en place un système pour s'assurer que les défauts soient inscrits dans le dossier technique établi en vertu de l'article 605.92 du RAC ; plus précisément, les dommages et les défauts susmentionnés n'avaient pas été consignés dans le carnet de route de l'aéronef C-GLHO avant le vol, comme le requiert le manuel de contrôle de la maintenance (MCM) d'EVAS, constituant ainsi une contravention au paragraphe 706.08(1) du RAC. M. Burroughs a déclaré que le MCM de la compagnie n'incluait pas de programme de formation sur la reconnaissance des défauts pour le personnel navigant. Par ailleurs, il s'est déclaré préoccupé par la mise en œuvre du système et du processus de maintenance de la compagnie et a déclaré que selon Transports Canada, le terme « établir » contenu au RAC ne se limitait pas à la rédaction d'un manuel.

[36] Le Tribunal a appris qu'EVAS est un organisme de maintenance agréé et que le MCM de la compagnie approuvé par Transports Canada (pièce A-4) a été signé par M. Pollett lorsqu'il était le directeur de la maintenance de la compagnie. La base d'exploitation principale d'EVAS est située à Gander (Terre-Neuve), et la compagnie en possède une autre à Halifax (Nouvelle-Écosse). Le hangar-atelier de Gander sert aux inspections de maintenance détaillées et longues de 200 heures tandis que les inspections périodiques de 50 heures sont effectuées à l'atelier d'Halifax. Les deux ateliers fonctionnent en tout temps avec un chef d'équipe de maintenance, des TEA et des apprentis. EVAS possède un système de contrôle de la maintenance en fonction 24 heures par jour grâce à des TEA, un service d'assurance de la qualité et une section des dossiers techniques afin de conserver les dossiers de ses aéronefs.

[37] Le MCM d'EVAS indique que toutes les défauts doivent être inscrits dans le carnet de route de l'aéronef par la personne qui en fait la découverte, et ce, avant le vol suivant. Toutes les défauts doivent être signalées au responsable de la maintenance ou au chef d'équipage, qui fait alors parvenir une note électronique aux membres de l'équipe de maintenance concernés. Conformément à la section 19.1 du MCM, le directeur de la maintenance doit s'assurer que tous les employés reçoivent une formation adéquate selon leurs fonctions, ce qui inclut la notion d'obligation pour l'équipage d'inscrire les défauts dans le carnet de route. Le MCM fait également partie des formations initiale et périodique de tous les employés et est utilisé dans le cadre de toutes les opérations. Les sections pertinentes du MCM sont incluses dans la formation du personnel navigant et sont fournies à l'équipage dans leurs propres manuels d'exploitation et de formation complémentaire.

[38] Le Tribunal a appris que ce ne sont pas toutes les défauts qui affectent l'état de l'autorité de vol ; cependant, il existe des tolérances dans les instructions relatives au maintien de la navigabilité. En vertu du RAC, l'exploitant est responsable de l'évaluation

des défauts, puis il doit en vérifier les tolérances permises dans les instructions techniques de l'aéronef relatives aux normes de navigabilité. Dans certains cas, l'aéronef doit être mis hors service, puis il faut consulter l'avionneur. Beechcraft ne précise pas de limites de dommages pour tous les dommages possibles à tous les composants structurels secondaires. Dans le cas de dommages causés à un composant structurel principal, la procédure normale veut que l'exploitant communique avec le constructeur. Pour ce qui est des composants secondaires, l'approche la plus courante consiste à contacter le délégué du ministre pour qu'il évalue les dommages, ce qu'a fait EVAS dans le cas qui nous occupe.

[39] En ce qui concerne le programme de maintenance et les pratiques d'EVAS, le Tribunal a constaté que lorsqu'EVAS a été avisée des dommages et défauts de l'appareil, la compagnie a réagi correctement en appliquant les processus et les procédures décrits dans les manuels et documents de la compagnie approuvés par Transports Canada. La lettre d'avis de Transports Canada a été délivrée à l'équipage de conduite, et le commandant de bord a alors avisé le contrôle de la maintenance et a fait l'inscription appropriée dans le carnet de route de l'aéronef. Le contrôle de la maintenance a consulté le département d'assurance de la qualité de la compagnie, puis on a communiqué avec le délégué à l'approbation technique (DAT) pour obtenir de l'aide supplémentaire. Le directeur de la maintenance a répondu à Transports Canada le même jour et a indiqué que les dommages et défauts avaient été identifiés et que l'avion avait été mis hors service. Un bon de commande afin que soient réparés les défauts a été créé dans le système de maintenance interne de la compagnie et le détail des défauts a été transcrit dans son système de suivi informatique.

[40] Le Tribunal a appris que le DAT du ministre a déterminé que les dommages et les défauts susmentionnés étaient des « dommages admissibles », qui ne limitent pas le vol de l'avion. Le commandant de bord a inscrit les dommages et défauts dans le carnet de route, et un TEA de l'OMA local a inspecté les dommages, puis a signé la certification après maintenance de l'avion. Les défauts ont été autorisés dans le carnet de route grâce à l'obtention d'une autorisation technique indépendante (pièce M-5) permettant à l'appareil de voler pendant 25 heures, et la signature d'une certification après maintenance.

[41] En conclusion, lorsque TC a informé EVAS des dommages et défauts à l'appareil, EVAS a mis l'avion hors service, a fait l'inscription appropriée dans le carnet de route de l'aéronef et a contacté un DAT de TC indépendant, qui a permis à l'avion de continuer à voler commercialement pendant 25 heures avant que des réparations permanentes à l'articulation ne soient effectuées. Les dommages ont été réparés deux jours plus tard, soit le 13 juillet.

[42] Le Tribunal a reçu une preuve claire et convaincante qu'EVAS a appliqué son système éprouvé afin de s'assurer que les défauts soient inscrits dans le carnet de route et les dossiers techniques de l'aéronef, conformément à l'article 605.92 du RAC. L'omission de la détection et du signalement des dommages et défauts à l'appareil était due aux inefficaces inspections extérieures avant vol effectuées par l'équipage de conduite de la compagnie. Une fois que les dommages et défauts ont été révélés à

l'équipage de la compagnie par Transports Canada, le personnel d'EVAS a suivi les procédures de maintenance adéquates, telles qu'indiquées dans le MCM de la compagnie.

III. DÉCISIONS

Première infraction :

[43] Le ministre des Transports a prouvé, selon la prépondérance des probabilités, que la requérante, Exploits Valley Air Services Limited, a contrevenu à l'alinéa 605.03(1)a) du Règlement de l'aviation canadien (RAC). Par conséquent, la sanction pécuniaire de 5 000 \$ est maintenue.

[44] Le montant total de 5 000 \$ est payable au receveur général du Canada et doit parvenir au Tribunal d'appel des transports du Canada dans les 35 jours de la signification de la présente décision.

Deuxième infraction :

[45] Le ministre des Transports n'a pas prouvé, selon la prépondérance des probabilités, que la requérante, Exploits Valley Air Services Limited, a contrevenu au paragraphe 706.08(1) du Règlement de l'aviation canadien (RAC). Par conséquent, la sanction pécuniaire de 5 000 \$ est annulée.

Le 17 août 2018

(Original signé)

Charles S. Sullivan

Conseiller

Représentants des parties

Pour le ministre : Eric Villemure et Micheline Sabourin

Pour la requérante : Timothy B. Trembley