

TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE

ENTRE :

Albert V. Ethier, appellant(e)

- et -

Ministre des Transports, intimé(e)

LÉGISLATION:

C.R.C., c. 2, art. 210(1)(a)

l'article 210(1)a du Règlement de l'Air

l'article 5.9 de la Loi sur l'aéronautique

l'article 5.9 de la Loi sur l'aéronautique

Loi sur l'aéronautique, L.R.C. 1985, c. A-2, art. 5.9

Ordonnances sur la navigation aérienne, Série VIII, Numéro 2, article 3 et Numéro 3, article 4.3.

section 2.1.4 du Manuel du mécanicien et de l'inspecteur

section 2.18.5(d) du Manuel du mécanicien et de l'inspecteur

section 2.2.5 du Manuel du mécanicien et de l'inspecteur

sections 3.1.9(a) et (b) du Manuel du mécanicien et de l'inspecteur

Normes à respecter, Certificat de navigabilité

Décision à la suite d'un appel
Ed J. Jenson, G. Richard, James W. Snow

Décision : le 13 septembre 1988

TRADUCTION

Entendue : Saskatoon (Saskatchewan), le 18 août 1988

L'intimé a enfreint l'article 210(1)a du Règlement de l'air, tel qu'il est décrit dans l'avis de suspension date du 17 février 1988.

La peine imposée et purgée en vertu d'une entente entre les parties était appropriée et aucune autre sanction ne sera imposée à l'intimé.

Le ministre en appelle de la décision rendue le 15 juin 1988 par Robert J. Rushford, c.r., qui a rejeté les accusations qui avaient été portées contre Albert V. Ethier en vertu de l'article 210(1)a) du *Règlement de l'Air*.

Les faits de l'affaire ne sont pas contestés et sont tels qu'ils ont été décrits dans la décision faisant suite à la révision.

Le conseiller du Tribunal de première instance a déclaré que « la question essentielle dans cette affaire est de déterminer si l'installation, sur l'aéronef immatriculé C-GINUX, de la gouverne de profondeur et du tab compensateur empruntés constitue une réparation majeure ou mineure ». Il a conclu que « les réparations effectuées sur l'aéronef Beech immatriculé C-GINUX sont des réparations mineures, en vertu des sections 1.11.2 et 1.11.3 du *Manuel du mécanicien et de l'inspecteur* ».

Il a de plus conclu « que ces réparations ont été certifiées par un mécanicien d'entretien d'aéronefs de catégorie "A", comme le prévoit la section 1.11.3, et que bien que la certification ait été faite sur une feuille de papier plutôt que dans le livre de bord, elle est néanmoins valable. L'aéronef immatriculé C-GINUX avait donc un certificat de navigabilité valide aux dates en question, et l'accusation qui a été portée contre le requérant en vertu de l'article 210(1)a) du *Règlement de l'Air* est rejetée. »

Les motifs invoqués par le ministre pour interjeter appel sont les suivants :

1. Le conseiller du Tribunal a commis une erreur en négligeant de déterminer si le certificat de navigabilité de l'aéronef C-GINUX demeurerait en vigueur après l'installation d'une nouvelle gouverne de profondeur et d'un nouveau tab compensateur à gauche,

a) en ce que la double inspection et certification des commandes de vol, requise en vertu de la partie II, chapitre II, section 2.1.2(b), n'a pas été faite conformément à la partie II, chapitre II, section 2.1.4 du *Manuel du mécanicien et de l'inspecteur*;

b) en ce que l'aéronef a prétendument été certifié comme apte au service sans qu'on se soit assuré que la double inspection de l'installation avait été certifiée, conformément à la partie I, chapitre II, section 2.18.5(d) du *Manuel du mécanicien et de l'inspecteur*;

c) en ce que la gouverne de profondeur de rechange n'a pas été certifiée comme étant un organe en bon état de fonctionnement, car elle n'a pas été inspectée par un mécanicien de la catégorie B et qu'on n'y a pas attaché une étiquette A.I.-99 avant son installation sur l'aéronef C-GINUX, conformément à la partie I, chapitre 111, sections 3.1.9(a) et (b) du *Manuel du mécanicien et de l'inspecteur*.

2. Le conseiller du Tribunal a commis une erreur lorsqu'il a déterminé que la prétendue certification faite sur une feuille de papier était valable et conforme à la partie I, chapitre II, section 2.2.5 du manuel du mécanicien et de l'inspecteur et aux *Ordonnances sur la navigation aérienne*, Série VIII, Numéro 2, article 3 et Numéro 3, article 4.

3. Le conseiller du Tribunal a commis une erreur lorsqu'il a conclu que le remplacement d'une gouverne de profondeur et d'un tab compensateur constituait une « réparation mineure » au sens de la partie I, chapitre I, section 1.11.3 du *Manuel du mécanicien et de l'inspecteur* et que de ce fait, elle avait été certifiée comme il se doit par un mécanicien d'entretien d'aéronefs de la catégorie « A ».

4. Le conseiller du Tribunal a commis une erreur en tenant compte de questions secondaires et non pertinentes à l'affaire en cause.

5. La décision du conseiller du Tribunal n'était pas étayée par les preuves qui avaient été présentées à l'audience.

Lors de l'audience en appel, le ministre a retiré les motifs décrits aux paragraphes 1 c) et 3 ci-dessus.

Le Tribunal d'appel doit maintenant déterminer si les réparations effectuées sur l'aéronef C-GNWX exigeaient une double certification et si cette dernière a été effectuée conformément à la procédure autorisée.

Le ministre a soutenu que la gouverne de profondeur et le tab compensateur sont compris dans « le(s) système(s) de commande » mentionnés à la partie II, chapitre II, section 2.1.2(b) du *Manuel du mécanicien et de l'inspecteur*, qui se lit comme suit :

2.1.2 Domaine d'application

Sauf dans le cas des aéronefs ultralégers et des planeurs qu'on démonte pour les transporter, la double inspection et certification des commandes de vol et de groupe motopropulseur des aéronefs portera sur :

(b) le (les) système(s) de commande intéressé(s) après réparation, remplacement ou réglage.

Le ministre affirme en outre que l'inspection et la certification effectuées uniquement par M. Cherwoniak, après l'achèvement des travaux sur l'aéronef C-GNWX, ne satisfont pas aux exigences de la partie II, chapitre II, section 2.1.4 du *Manuel du mécanicien et de l'inspecteur*, qui se lit comme suit :

2.1.4 Certification des livres de bord

Des certifications distinctes se rapportant à chacune des inspections seront faites dans les sections appropriées des livres de bord en application de l'ONA, Série VIII, Nos 2 et 3 comme suit :

« J'ai effectué une inspection de conformité de type sur les commandes de vol et de groupe motopropulseur qui ont donné lieu au travail accompli. »

L'intimé allègue que les exigences de la partie II, chapitre II, section 2.1.3 du *Manuel de mécanicien et de l'inspecteur* n'ont également pas été satisfaites. Cet article se lit comme suit :

2.1.3 Personnes autorisées

La double inspection des commandes de vol et de groupe motopropulseur, ou une méthode équivalente d'inspection dans le cas d'aéronefs entretenus suivant le système d'entretien continu homologué par le ministère des Transports, ne pourra être effectuée que par les personnes suivantes :

- a) un mécanicien d'entretien d'aéronefs titulaire d'une licence;
- b) le représentant autorisé d'un organisme agréé par le ministère des Transports;
- c) comme second signataire, un mécanicien navigant ou un pilote connaissant bien la marque et le modèle d'aéronef dont il s'agit lorsque, dans des circonstances fortuites, une seule personne autorisée, suivant la définition des alinéas *a)* et *b)*, est disponible.

Dans ce cas, selon l'appelant, l'intimé aurait pu agir en tant que second signataire.

L'appelant prétend que le conseiller du Tribunal a commis une erreur en ne se prononçant pas sur la validité du certificat de navigabilité quant au devoir imposé à la personne qui déclare l'aéronef disponible de vérifier que la double inspection a été certifiée.

La partie I, chapitre II, section 2.18.5(d) du *Manuel du mécanicien et de l'inspecteur* prévoit ce qui suit :

2.18.5 Un aéronef ne devra pas faire l'objet d'une certification d'aptitude au service tant qu'on n'aura pas vérifié

- d) que toute double inspection exigée a été certifiée conformément à la partie II, chapitre II, section 2.1 du présent manuel;

En plus de soutenir que l'exigence relative à la double certification n'a pas été remplie, le ministre prétend que « la certification sur une feuille de papier » n'était pas valable parce qu'elle n'a pas été faite dans les livres de bord de l'aéronef. La partie I, chapitre II, section 2.2.5 du *Manuel du mécanicien et de l'inspecteur* stipule ce qui suit :

Types de certification à employer

2.2.5 Pour fournir la preuve écrite que son certificat de navigabilité est en vigueur après exécution d'une opération d'entretien sur un aéronef, une « certification d'état de navigabilité » ou une « mise à disposition de l'aéronef », selon le type d'entretien, sera inscrite dans le carnet de route de l'aéronef dont il s'agit par une personne autorisée. Les compagnies qui entretiennent et certifient leurs aéronefs

en vertu des dispositions d'un programme d'entretien systématique agréé par le MdT peuvent continuer à employer les méthodes de certification figurant dans leurs manuels homologués de contrôle d'entretien.

La partie II, chapitre II, section 2.1.4 du *Manuel du mécanicien et de l'inspecteur*, mentionnée précédemment, fait aussi mention des « livres de bord ». La seule exception, qui concerne les pièces jointes, est prévue à la partie I, chapitre I, section 2.4 du *Manuel du mécanicien et de l'inspecteur*.

Quant à la question de la certification soulevée dans les motifs d'appel de l'appelant aux paragraphes 1 a) et b), l'intimé soutient que :

« Il n'existe aucune preuve démontrant que les systèmes de commande ont été réparés, remplacés ou réglés. La seule preuve relative au système de commande est le témoignage donné par Herbert Cherwoniak, qui commence à la page 110, question 317, dans lequel il indique qu'il a débranché le système de commande du tab compensateur en enlevant un boulon et qu'il a vraisemblablement remplacé ce boulon après. Si le législateur avait voulu qu'il y ait une double certification dans les cas où l'on débranche un système de commande, il aurait conçu ainsi la section 2.1.2(b) : "le(s) système(s) de commande intéressé(s) après réparation, remplacement, réglage ou débranchement". Comme le législateur n'a pas utilisé le mot "débrancher" ou tout autre mot de même sens, il est tout à fait clair que l'on n'entendait pas exiger une double certification dans le cas du débranchement d'un système de commande et que le ministre essaie de trouver dans la section 2.1.2 quelque chose qui ne s'y trouve pas. » (voir p. 3, résumé de l'argumentation de l'intimé).

Le Tribunal note que M. Cherwoniak a utilisé et signé les deux étiquettes requises dans les cas où la double certification est obligatoire. La deuxième étiquette se lit comme suit :

J'ai effectué une inspection de conformité de type sur les commandes de vol et de groupe motopulseur qui ont donné lieu au travail accompli.

D'après le Tribunal, cela signifie que de l'avis de M. Cherwoniak, les commandes ou le(s) système(s) de commande étaient en cause et qu'une double certification était requise. En l'absence d'une définition précise des termes « commandes » et « système(s) de commande », le Tribunal, ayant considéré les dispositions législatives pertinentes et la formulation du certificat, conclut que la certification est requise lorsque les commandes sont en cause et que les commandes sont effectivement en cause lors d'un débranchement.

Le Tribunal conclut également que la certification doit être faite dans les livres de bord de l'aéronef, la disposition d'exception n'étant pas applicable dans l'affaire en cause.

Ayant donné gain de cause à l'appelant sur le fond de l'affaire, le Tribunal doit maintenant régler la question de la sanction. Le quatrième motif d'appel invoqué par le ministre devient particulièrement pertinent, puisque les « questions » auxquelles on y fait allusion se rapportent

en fait au témoignage de M. Halyk et aux commentaires pertinents du conseiller de première instance.

La question est maintenant de savoir si une entente est intervenue ou non entre M. Halyk, au nom de son client, et le ministère des Transports, et dans l'affirmative, quelle était la portée de cette entente.

Le Tribunal, malgré les arguments invoqués par l'appelant pour démontrer le contraire, conclut qu'une entente avait été conclue entre les parties. Il en arrive à cette conclusion parce que, comme en témoigne le second avis envoyé par le Ministère, ce dernier a accepté de réduire la suspension imposée. La seule question qui reste à régler n'est pas une question de principe (le ministère des Transports négocie et conclut effectivement de telles ententes), mais une question de portée.

L'entente prévoyait-elle, en plus d'une réduction de suspension, une condition selon laquelle à partir de la date de la conclusion de l'entente, il n'y aurait aucune enquête sur l'intimé et aucune poursuite contre lui? À la lumière du témoignage non contesté de M. Halyk et des circonstances de la situation, comme en font foi les registres, le Tribunal estime que tel était le cas. Une telle entente avait été conclue, et la tentative ultérieure du Ministère de modifier les conditions de l'entente après qu'une partie importante de la période de suspension avait été écoulée ne peut être retenue contre l'intimé.

Le Tribunal considère donc que la peine imposée et purgée en vertu du second avis de suspension était appropriée et qu'aucune autre sanction ne doit être imposée à l'intimé.