

TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE

ENTRE :

Richard Whitney Bailey, requérant(e)

- et -

Ministre des Transports, intimé(e)

LÉGISLATION:

Loi sur l'aéronautique, L.R.C. 1985, ch. A-2, mod., art. 7.3(1)a)

Fausse déclaration faite sciemment dans le but d'obtenir un certificat de navigabilité

Décision à la suite d'une révision
John J. Eberhard, Q.C.

Décision : le 10 septembre 1992

TRADUCTION

La suspension est par la présente confirmée et commencera à 24 h le 1^{er} novembre 1992 et se terminera à 24 h le 1^{er} décembre 1992.

L'audience en révision relative à l'affaire en rubrique a été tenue le 11 août 1992 à 10 h, dans la salle du conseil à l'Hôtel de ville de Timmins, sis au 220, Algonquin Blvd. East, dans la ville de Timmins (Ontario).

HISTORIQUE

Il s'agit d'une affaire découlant de l'article 6.9 de la *Loi sur l'aéronautique* dans laquelle le ministre des Transports a décidé de suspendre le document d'aviation canadien de Richard Whitney Bailey pour les motifs indiqués dans un Avis de suspension daté du 26 février 1992. Le document en question est une licence de technicien. L'allégation se lit en partie comme suit :

(traduction)

« --- vous avez contrevenu à la ou aux disposition(s) suivante(s) : l'alinéa 7.3(1)a de la *Loi sur l'aéronautique*, en ce sens que le 3 juin 1991, ou vers cette date, vous avez, à l'appui d'une demande de certificat de navigabilité pour l'aéronef Cessna C185 portant l'immatriculation CF-MMR, présenté sciemment au bureau de district de Timmins du ministère des Transports une lettre manuscrite indiquant que « les exigences de l'article (9) de l'AMA 571/207 ont été respectées pour ce qui est des disjoncteurs et des interrupteurs du CF-MMR C-185 ». Un certificat de navigabilité a été délivré sur la foi de cette lettre. Par la suite, au cours d'une inspection régulière effectuée par un inspecteur de la navigabilité aérienne le 14 juin 1991, on a constaté que les interrupteurs à bascule et les disjoncteurs n'avaient pas été remplacés conformément à l'alinéa 9(c)4. »

La suspension devait prendre effet le 27 mars 1992, et demeurer en vigueur jusqu'au 27 avril 1992. La suspension a été différée sur demande en attendant le résultat de l'audience.

L'alinéa 7.3(1)a de la *Loi sur l'aéronautique* se lit comme suit :

« 7.3(1) Il est interdit :

a) de faire sciemment une fausse déclaration pour obtenir un document d'aviation canadien ou tout avantage qu'il octroie »

Le ministre a appelé deux inspecteurs de la navigabilité aérienne, en la personne de Reginald Phillips et de Robert Treleaven. Le requérant a lui-même témoigné et a appelé un témoin de moralité, le Révérend James Smith.

LES FAITS

Les faits que j'accepte sont les suivants. L'aéronef Cessna 185 immatriculé CF-MMR devait être inspecté à la suite de « conditions d'exploitation anormales » tel qu'il est défini dans la Circulaire consultative au Manuel de navigabilité (AMA) datée du 31 janvier 1987, en raison d'une immersion dans l'eau. L'AMA, chapitre 571.207, indique qu'un certificat de navigabilité (c. de n.) à l'égard d'un aéronef qui a été soumis à des conditions d'exploitation anormales n'est en vigueur que si l'aéronef a fait l'objet d'une inspection visant à déterminer s'il a été endommagé au cours de l'incident. Lorsque l'inspection exige un certain démontage, elle doit être faite par un technicien d'entretien d'aéronef (TEA) titulaire d'une licence à cet effet.

L'aéronef, qui a été immergé dans le lac Ontario en septembre 1989, a par la suite été retiré de l'eau et transporté à Earlington (Ontario). Le 21 mai 1991, le requérant a présenté une demande de certificat de navigabilité sur un formulaire daté du 15 mai 1991 (pièce M-4).

Transports Canada a reçu, en même temps que la demande, un rapport de travail dans lequel on ne faisait pas mention du remplacement des disjoncteurs de l'aéronef.

Le 22 mai 1991, l'inspecteur Treleaven a informé le requérant que les disjoncteurs devaient être remplacés. M. Treleaven a dit que le certificat de navigabilité ne serait délivré qu'une fois que les

disjoncteurs et les interrupteurs auraient été remplacés conformément à l'AMA 571-207 (9). Le même jour, le requérant a fait parvenir par télécopieur un « rapport de travail » révisé concernant le moteur et d'autres exigences relatives au moteur (pièce M-6). Le rapport de travail supplémentaire indiquait en partie ce qui suit:

(traduction)

« --- Remplacer les disjoncteurs et un interrupteur à bascule afin d'assurer la conformité avec l'article 571/207 (9), même si on a vérifié les disjoncteurs pour voir s'ils coupaient le courant en cas de surcharge. Étant donné qu'il s'agit d'un aéronef privé, la plupart des pièces sont remplacées au besoin. Je croyais que cette forme de vérification serait correcte, que les procédures décrites à l'article 3 (INTRODUCTION) de l'AMA 571.207, n'étaient pas complètes ou ne tenaient compte de toutes les circonstances, mais devaient servir de guide, et qu'il incombait à l'individu concerné d'évaluer les circonstances et de décider des mesures à prendre. »

Je suis convaincu qu'il y a deux types de disjoncteurs : premièrement, ceux que l'on peut démonter, nettoyer, faire sécher, et remettre en service; deuxièmement, ceux qui ne peuvent être remis en service parce qu'ils ne peuvent être démontés et remontés. Les disjoncteurs du Cessna 185 font partie de la deuxième catégorie.

L'opinion de l'inspecteur Treleaven, opinion que j'accepte, était qu'il fallait remplacer les disjoncteurs du Cessna en question suite à une immersion dans l'eau pour assurer l'état de navigabilité de l'aéronef. C'est pourquoi on a informé le requérant que le c. de n. ne serait pas délivré, parce que le rapport de travail n'a pas confirmé que les disjoncteurs avaient été remplacés.

Bien que la preuve ne soit pas claire, c'est peu de temps après cet échange de communications que le requérant a reçu de nouveaux disjoncteurs. Pour des raisons qui n'ont pas été totalement expliquées ou clarifiées, les disjoncteurs n'ont pas été installés dans l'aéronef. Le requérant a déclaré que le propriétaire avait demandé de ne pas les installer. Manifestement, le requérant s'est conformé à cette demande.

Le 3 juin 1991, le requérant a fait parvenir à Transports Canada (a/s bureau de Timmins) une note manuscrite à ce sujet (pièce M-3). Cette note contient ce qui suit :

(traduction)

« OBJET : Les exigences de l'article (9) de l'AMA 571/207 ont été respectées pour ce qui est des disjoncteurs et des interrupteurs du CF-MMR C-185. »

Le document est signé par le requérant, Richard Bailey.

Le 14 juin 1991, l'inspecteur Treleaven est allé à l'aéroport Earlton où le requérant travaille comme technicien d'entretien d'aéronef. Il s'est entretenu avec M. Bailey qui lui a montré

l'aéronef. Il l'a inspecté rapidement et a constaté que les disjoncteurs ne semblaient pas avoir été remplacés. En questionnant le requérant, il a réussi à lui faire admettre qu'en fait il ne les avait pas remplacés, nonobstant la lettre envoyée par télécopieur le 3 juin 1991.

M. Bailey a dit que, même s'il ne les avait pas remplacés, il « --- était sur le point de le faire ». Dans une lettre datée du 2 décembre 1991 (pièce M-2), essayant de répondre aux allégations le concernant, le requérant a écrit :

(traduction)

« --- Je les aurais installés. Le 25 mai 1991, à l'arrivée du propriétaire. »

Le requérant n'avait pas, au moment de l'inspection imprévue du 14 juin 1991, « signé » le carnet de route de l'aéronef, ce qui, d'après lui, signifiait que l'aéronef était toujours hors service. Il a reconnu que le propriétaire de l'aéronef n'aurait pas pu piloter légalement l'aéronef étant donné que les inscriptions nécessaires n'avaient pas été faites dans le carnet de route. Le requérant croyait qu'il fallait satisfaire à deux exigences pour qu'un certificat de navigabilité soit en vigueur : premièrement, que le ministre ait délivré un certificat de navigabilité; et deuxièmement, qu'un TEA ait « certifié dans le carnet de route l'état de navigabilité de l'aéronef ».

Le requérant a témoigné que le propriétaire de l'aéronef l'avait informé que Transports Canada exigeait qu'une lettre soit versée au dossier relativement aux disjoncteurs. Malheureusement, le propriétaire n'a pas témoigné et, même si cela n'a rien à voir avec la question à régler, il aurait été utile de mieux comprendre les instructions précises que le propriétaire a données au requérant. Je dis que cela n'a rien à voir avec l'affaire qui nous occupe puisqu'elle ne porte pas sur la question de savoir si l'aéronef était ou non hors service en raison du fait qu'il n'y avait pas de certificat de navigabilité en vigueur, mais plutôt sur la question relative à la base sur laquelle le c. de n. a été délivré par le ministre. Par conséquent, la question de savoir si le requérant a écrit la lettre datée du 3 juin 1991 suite à des instructions précises du propriétaire, ou à cause d'un malentendu avec le propriétaire en ce qui concerne les exigences de Transports Canada, n'a rien à voir avec l'affaire qui nous occupe.

La question importante se rapporte aux faits connus par M. Bailey le 3 juin 1991, à savoir que Transports Canada ne délivrerait pas de c. de n. à moins que le représentant du ministre, M. Treleaven, ne soit convaincu que les disjoncteurs avaient bel et bien été remplacés.

Sur ce point important, le requérant savait qu'il fallait écrire une lettre pour persuader Transports Canada de délivrer un c. de n.

Je suis convaincu, d'après les faits, que la lettre du 3 juin 1991 informant le ministre que l'on s'était conformé aux exigences de l'AMA 571.207 avait pour but de pousser Transports Canada à délivrer un c. de n. Il ne fait aucun doute, à mon avis, que M. Bailey savait qu'en envoyant la lettre, les bureaux de Transports Canada produiraient le c. de n..

En outre je suis convaincu qu'au moment où il a rédigé la lettre, M. Bailey savait que les disjoncteurs n'avaient pas été remplacés.

Le requérant a déclaré, et j'accepte son témoignage sur ce point, qu'il était parfaitement au courant des exigences établies dans l'AMA 571.207. Toutefois, il n'est pas d'accord sur le fait qu'un inspecteur de Transports Canada pourrait, au cours de l'inspection d'un aéronef à la suite de conditions d'exploitation anormales, comme il est indiqué dans l'AMA, refuser de délivrer un c. de n. dans le cas où de telles inspections par un TEA sont obligatoires.

L'acceptation de cette proposition aurait pour effet de permettre aux techniciens d'entretien de simplement ne pas tenir compte des instructions et recommandations données dans l'AMA. Même si l'on s'entend sur le fait que ces « documents consultatifs » ne sont « pas obligatoires » (ou, comme dit le requérant, « non réglementaires »), ce sont des guides importants pour ce qui est de déterminer si un c. de n. peut ou non être délivré à un aéronef. Les circulaires consultatives sont très précises et, dans la circulaire en question (571.207), l'introduction dit ceci :

« Les aéronefs sont approuvés pour être exploités à l'intérieur de certaines limites qui sont jugées comme faisant partie de conditions d'exploitation normales. Si ces limites sont dépassées en raison de conditions d'exploitation anormales, ou si les aéronefs sont exposés à certains dangers ou à certains efforts non prévus dans leur conception originale, l'intégrité de la cellule ou le rendement du groupe motopropulseur ou des systèmes pourraient être compromis. Tout rapport ou signe indiquant que les limites approuvées ont été dépassées ou que l'aéronef peut avoir subi des dommages doit faire l'objet d'une inspection pour qu'on s'assure qu'il est toujours apte au vol. Les paragraphes suivants donnent des indications générales sur les inspections nécessaires à la suite de certaines des conditions d'exploitations anormales les plus courantes. Les mesures présentées ici sont destinées à compléter les recommandations du constructeur, ou à donner certaines instructions dans les cas où le constructeur n'a pas encore fourni d'instructions détaillées. En cas de différence, les instructions du constructeur ont préséance. Les mesures décrites ne sont pas exhaustives et ne couvrent pas tous les cas. Il incombe à chacun de déterminer les circonstances de chaque cas et de décider des mesures appropriées à prendre. En cas de doute, consulter le bureau de district ou le bureau régional du ministère des Transports le plus proche. »

Dans l'affaire qui nous occupe, il y a manifestement eu consultation entre le TEA (M. Bailey) et le MdT (M. Treleaven). M. Treleaven a expliqué très clairement à M. Bailey qu'il n'autoriserait pas la délivrance d'un c. de n. si l'on ne se conformait pas à l'AMA. Plus loin, cette AMA fait allusion précisément aux inspections requises concernant les aéronefs qui ont été immergés dans l'eau. L'article 9 de la circulaire consultative traite de cette question. Il se lit en partie comme suit :

« IMMERSION DANS L'EAU. Les exigences suivantes se fondent sur une immersion dans de l'eau non contaminée; il incombe au TEA exécutant l'inspection de déterminer si des contaminants sont présents et de modifier son inspection en conséquence. --- Les exigences d'inspection générale des aéronefs qui ont séjourné dans l'eau sont indiquées ci-dessous. --- »

Parmi les catégories mentionnées, il y en a une pour le «matériel électrique et électronique de bord» dans laquelle on fait mention des pièces pertinentes :

(traduction)

« (4) Remplacer les interrupteurs à bascule et les disjoncteurs. »

L'AMA ne laisse planer aucun doute quant aux exigences d'inspection des disjoncteurs.

Cette certitude est également corroborée par la preuve documentaire fournie par les fabricants des disjoncteurs en question. Transports Canada a demandé à Potter and Brumfield (une compagnie de Siemens) de Princeton, Indiana, le fabricant des disjoncteurs « W-58 » en question, quelles seraient les exigences du fabricant sur le plan de l'état de navigabilité dans le cas d'une immersion dans des eaux non contaminées. L'ingénieur de Potter and Brumfield a répondu ainsi :

(traduction)

« En réponse à votre demande concernant l'immersion dans l'eau de disjoncteurs W-58 de Potter and Brumfield, le service de l'ingénierie de Potter and Brumfield recommande de les mettre au rebut. La vérification, le nettoyage ou l'étuvage ne peuvent en aucun cas permettre de s'assurer que ces pièces sont en bon état. Vu la façon dont les disjoncteurs W-58 sont conçus et fabriqués, on ne peut pas les démonter et les nettoyer .»

CONCLUSION

En résumé, je suis convaincu que l'inspecteur de la navigabilité aérienne avait raison lorsqu'il a établi que les disjoncteurs de ce Cessna 185 devaient être remplacés. Je suis également convaincu que le requérant savait avant d'écrire sa lettre du 3 juin 1991 que Transports Canada ne délivrerait pas de c. de n. tant que les autorités ne seraient pas convaincues que les disjoncteurs avaient été remplacés. En outre, je suis convaincu que le requérant a écrit la lettre du 3 juin 1991 dans le but de remplir la condition imposée par M. Treleaven pour la délivrance du certificat.

M. Bailey savait qu'en présentant à Transports Canada la lettre manuscrite dans laquelle il indiquait qu'il avait satisfait aux exigences de l'article 9 de l'AMA 571/207 en ce qui concerne les disjoncteurs et interrupteurs, il faisait une fausse déclaration.

D'après mes constatations des faits, je conclus que le requérant a fait sciemment une fausse déclaration pour obtenir un document d'aviation canadien et que, par conséquent, il a enfreint l'alinéa 7.3(1)a) de la *Loi sur l'aéronautique*.

J'ai examiné la question de la peine imposée par Transports Canada, à savoir une suspension de la licence de technicien pour une période de 30 jours. De toute évidence, on s'attend à ce que les professionnels qui sont tenus de se conformer au régime de réglementation promulgué par la *Loi*

sur l'aéronautique fournissent des renseignements exacts sur demande. On doit les dissuader de tromper les personnes qui sont finalement responsables de la sécurité aérienne, en faisant de fausses déclarations dans l'intérêt de clients privés. Les infractions doivent être punies sévèrement si l'on veut faire en sorte que la confiance, si nécessaire à l'application du régime de réglementation, empêche les autres de trahir le code d'éthique, qui est la base des relations entre les techniciens d'entretien d'aéronef et le reste de la communauté aéronautique.

Dans l'affaire qui nous occupe, le requérant savait très bien qu'un inspecteur de la navigabilité aérienne de Transports Canada n'aurait pas délivré de c. de n. si ce n'était de la déclaration que lui a faite un technicien d'entretien d'aéronef. De toute évidence, il n'admettait pas le pouvoir des inspecteurs, et les raisons pour lesquelles le c. de n. a été retenu, mais cela n'est pas très utile à sa défense. Il se peut tout aussi bien que la pression exercée par son client (le propriétaire de l'aéronef) l'ait amené à faire la déclaration en question, pour favoriser de bonnes relations commerciales, ou pour une autre raison inexplicée. La leçon sera coûteuse et embarrassante pour ce TEA. De bonnes relations professionnelles n'exigent rien de moins que l'honnêteté du titulaire de la licence, lequel doit résister à la tentation d'agir d'une manière incompatible avec son devoir premier envers la communauté aéronautique ou son métier, et de se laisser influencer dans ce sens par un client.

C'est sur la foi de la déclaration du requérant que le c. de n. a été délivré. On n'a pas besoin d'avoir beaucoup d'imagination pour se représenter les conséquences tragiques que pourraient avoir des infractions à cet article précis de la *Loi sur l'aéronautique*. Par conséquent, je ne vois aucune raison d'intervenir dans la décision prise par Transports Canada de suspendre la licence de technicien du requérant pour une période de 30 jours.

Motifs de la décision par :

John J. Eberhard, c.r.,
Conseiller
Tribunal de l'aviation civile