

TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE

ENTRE :

Peter Fraser, appellant(e)

- et -

Ministre des Transports, intimé(e)

LÉGISLATION:

Loi sur l'aéronautique, L.C., ch. A-2, par. 7.1(1)

Règlement de l'aviation canadien, al. 703.88(1)c)

Contrôle de la compétence du pilote, CCP, Échec

Décision à la suite d'un appel
Allister W. Ogilvie, Faye H. Smith, Pierre J. Beauchamp

Décision : le 23 juillet 2003

TRADUCTION

Nous donnons droit à l'appel et renvoyons l'affaire au ministre pour réexamen.

Une audience d'appel de l'affaire en rubrique a été tenue devant un comité de trois personnes du Tribunal, le lundi 30 juin 2003 à 10 h au Standard Life Building, Ottawa (Ontario).

HISTORIQUE

Le 27 mai 2002, Peter Fraser a subi un contrôle de la compétence du pilote (CCP) pour le renouvellement de son annotation lui permettant de piloter un hélicoptère Bell 206 B. Pendant le CCP, l'examineur/pilote vérificateur a jugé que M. Fraser avait échoué le vol de contrôle de la compétence parce qu'il n'a pas démontré qu'il connaissait la séquence exacte servant à corriger une erreur particulière, que l'examineur a désigné comme un « emballement du système hydraulique ».

M. Fraser conteste cette évaluation. Il a demandé une audience en révision de la décision au Tribunal. Celle-ci a eu lieu devant un seul conseiller, M. Philip Jardim, à Vancouver,

le 3 avril 2003. M. Jardim a décidé qu'il n'y avait rien de répréhensible dans le déroulement du CCP. Il était donc d'accord avec l'évaluation du représentant du ministre selon laquelle M. Fraser avait échoué le vol de contrôle de la compétence.

M. Fraser n'était pas d'accord avec cette décision et il a demandé une audience en appel.

MOTIFS DE L'APPEL

Les motifs d'appel ont été énoncés dans les termes suivants :

... le conseiller a commis une erreur en droit en accordant la primauté aux procédures établies par les instructeurs locaux et les examinateurs TC sur les procédures dûment approuvées par les autorités de la certification des aéronefs. Nous demandons donc la permission d'interjeter appel de ladite décision à la suite d'une révision....

MAINTENU

Nous donnons droit à l'appel et renvoyons l'affaire au ministre pour réexamen.

Requête pour entendre une nouvelle preuve

M. Jenner, au nom de M. Fraser, a présenté des arguments écrits pour demander la permission d'appeler trois témoins experts devant le comité d'appel. M^c Hector, au nom du ministre, s'est opposé à la requête.

Maintenu. La demande de l'appelant afin de permettre le témoignage d'experts a été refusée. Le Comité d'appel a considéré le paragraphe 7.2(3) de la *Loi sur l'aéronautique* qui prévoit :

L'appel porte au fond sur le dossier d'instance du conseiller dont la décision est attaquée. Toutefois, le Tribunal est tenu d'autoriser les observations orales et il peut, s'il l'estime indiqué pour l'appel, prendre en considération tout élément de preuve non disponible lors de l'instance.

En examinant cet article, on a pris connaissance de la jurisprudence du Tribunal, *Kokoska*^[1], une cause dans laquelle on a admis une nouvelle preuve lors de l'appel.

Dans cette cause, l'appelant avait fait une requête pour présenter une nouvelle preuve, soit des photographies non disponibles lors de l'audience en révision, de même que le témoignage d'un passager qui se trouvait à bord de l'aéronef au moment de la présumée infraction.

Le Comité d'appel a maintenu que :

La déposition du passager que l'Appelant veut faire verser au dossier était "disponible lors de l'audience" et ne peut être présentée au stade de l'appel; le Tribunal a donc rejeté la requête de l'Appelant sur ce point.

L'Appelant a cherché à se procurer les photographies en prévision de l'audience en première instance et il n'y a pas réussi. Nous avons donc donné à l'expression "disponible lors de l'audience" une interprétation large et nous avons accepté que les photographies soient versées au dossier.

À la page 4, le Comité a de plus déclaré :

Cet article prévoit expressément que l'appel doit être tranché en fonction du dossier réuni par le conseiller lors de l'audience de première instance, y compris la transcription. L'article parle "*d'élément de preuve non disponible lors de l'instance*".

Dans notre cause, nous remarquons dans la décision et la transcription qu'à plusieurs reprises, le conseiller a insisté pour que le requérant présente sa preuve. Toutefois, il a choisi délibérément de ne pas le faire.

Dans *Kokoska*, le Comité a poursuivi en disant :

Cet article de la Loi vise à empêcher que les détenteurs de documents ou que le Ministre ne se servent de l'audience de première instance pour « lancer un ballon d'essai » au sujet de leur cause et corriger ensuite ses défauts au stade de l'Appel en présentant de nouveaux éléments de preuve. Tous les éléments de preuve « disponibles » doivent être présentés lors de l'audience en première instance et les parties qui n'agissent pas ainsi le font à leurs risques et périls.

Dans ces circonstances, nous avons considéré que le témoignage de l'expert était de nature à être « disponible lors de l'instance ». En nous fondant sur le paragraphe 7.2(3) de la *Loi sur l'aéronautique* et sur notre examen de la jurisprudence, nous avons rejeté la requête pour présenter une nouvelle preuve.

ARGUMENTS

L'appel a été conçu uniquement pour examiner des questions de droit. L'appelant a contesté la façon dont le conseiller a interprété le paragraphe 703.88(1) du RAC et particulièrement le sous-alinéa 723.88(1)b)(ii) des *Normes de service aérien commercial* (Normes) parce qu'ils s'appliquent à des faits non contestés dans cette cause.

Le ministre, quant à lui, a plaidé que l'interprétation que le conseiller faisait de la loi était correcte puisqu'elle reposait sur le témoignage de deux témoins crédibles, et ce, dans le contexte des objectifs de la *Loi sur l'aéronautique*.

LA LOI

703.88 (1) Sous réserve des paragraphes (6) et (7), il est interdit à l'exploitant aérien de permettre à une personne d'agir en qualité de membre d'équipage de

conduite et à toute personne d'agir en cette qualité, à bord de l'aéronef, à moins qu'elle ne satisfasse aux exigences suivantes :

[...]

c) avoir suivi avec succès, conformément aux *Normes de service aérien commercial*, un contrôle de la compétence du pilote ou une vérification de compétence, pour ce type d'aéronef, dont la période de validité n'est pas expirée [...]

723.88 *Qualifications des membres d'équipage de conduite*

(1) Contrôle de la compétence du pilote

a) Le contrôle de la compétence du pilote sur hélicoptère doit être effectué conformément aux exigences de contrôle de la compétence du pilote du présent paragraphe.

b) Le contrôle de la compétence du pilote doit être exécuté de manière à permettre au pilote de démontrer ses connaissances théoriques et pratiques :

(i) de l'hélicoptère, de ses systèmes et de ses composants;

(ii) du contrôle de la vitesse aérodynamique, du cap, de l'altitude, de l'assiette et de la configuration de l'hélicoptère, conformément aux procédures et aux limites établies, le cas échéant, dans le manuel d'utilisation de l'hélicoptère ou le manuel de vol de l'hélicoptère, le *manuel d'exploitation* de l'exploitant aérien, les procédures d'utilisation normalisées de l'exploitant aérien, la liste de vérifications, *et toute autre information qui se rapporte au type d'hélicoptère; et [nous soulignons]*

[...]

e) L'inspecteur de Transports Canada ou le pilote inspecteur agréé d'une compagnie doit déterminer si le pilote possède les connaissances théoriques et pratiques d'après les facteurs suivants :

(i) respect des procédures approuvées; et

(ii) sens du professionnalisme selon le choix des mesures à prendre.

f) Pendant le contrôle de la compétence d'un pilote, la personne qui effectue le contrôle peut demander au pilote d'exécuter toute manoeuvre ou procédure mentionnée dans l'annexe du présent paragraphe et qui est nécessaire pour déterminer sa compétence.

[...]

ANNEXE - Contrôle de la compétence du pilote - Hélicoptère

[...]

(2) Étape en vol

[...]

e) [...]

(i) Urgences et défauts de fonctionnement

Parmi les situations d'urgence et de défauts des fonctionnement suivantes, le pilote doit démontrer ou, si une démonstration n'est pas possible, prouver qu'il connaît autant de procédures pertinentes qu'il est nécessaire pour déterminer s'il possède les connaissances et les compétences nécessaires pour les exécuter :

[...]

(E) défaillances et défauts de fonctionnement des circuits hydrauliques et électriques;

[...]

DISCUSSION

L'article 703.88 du RAC prévoit qu'il est interdit à quiconque d'agir en qualité de membre d'équipage à bord d'un aéronef à moins que la personne n'ait suivi avec succès un contrôle de la compétence du pilote conformément aux *Normes de service aérien commercial*.

Les Normes pertinentes à cette cause se trouvent à l'article 723.88 cité plus haut.

Dans cette cause, M. Fraser s'était vu infliger un échec lors de son vol de CCP. La carte d'examen en vol, pièce M-1, montre une évaluation insatisfaisante à la section 6, sous défaillance du circuit hydraulique. La défaillance a été attribuée au fait qu'il n'a pas démontré qu'il connaissait la séquence exacte pour corriger un emballement du *système hydraulique*.

Le représentant de M. Fraser affirme qu'on ne peut présumer de l'incompétence d'une personne lorsque celle-ci n'a pas atteint une norme inexistante. Il a plaidé que la procédure pour aborder le problème qui a été utilisée par l'examineur ne figure pas au manuel de vol.

Le conseiller a reconnu que ce type de défaillance hydraulique qu'il a appelé une « urgence critique » était exclu du manuel de vol, ce qui ne dispensait personne d'en être informé. Pour en venir à cette conclusion, il a invoqué les Normes qui figurent à 723.88 et il a déclaré :

Il y a des exigences globales au sous-alinéa 723.88(1)b)(ii) des *Normes de service aérien commercial* qui prévoit ce qui suit : "...et toute autre information qui se rapporte au type d'hélicoptère". Cela désigne toute information disponible sur ce type d'aéronef qui n'est pas présentée au manuel de vol, au manuel de fonctionnement, etc.

Le conseiller a poursuivi en déclarant que ce défaut était largement connu et que le milieu des pilotes d'hélicoptère avait développé une procédure pour y faire face.

QUESTION EN LITIGE

La question en litige devant nous est l'interprétation des Normes de l'article 723.88. Nous considérons que le conseiller a commis une erreur en droit dans son interprétation des Normes en considérant que « toute autre information » au sous-alinéa (1)b)(ii) désignait les informations disponibles qui n'étaient pas dans les manuels de vol et d'exploitation, etc. Le conseiller a interprété les termes « toute autre information » dans le sens de l'ensemble des connaissances, dans le milieu des pilotes d'hélicoptères, y compris une compréhension du problème et de la procédure pour y faire face.

À notre avis, cette interprétation est erronée. Le principe d'interprétation des lois qui guide notre conclusion est souvent décrit comme la règle « ejusdem generis » ou la règle de l'interprétation limitative. Dans la sixième édition du *Black's Law Dictionary*, elle est définie dans ces termes : « ...un terme générique apparaissant à la suite d'une énumération de personnes ou de choses, ne peut désigner que des personnes ou des choses de même ordre ou de même nature ».

Dans le traité sur l'interprétation des lois, *Driedger on the Construction of Statutes*^[2], on mentionne que certaines conditions doivent être réunies pour que la règle soit applicable.

1) Il doit y avoir une catégorie distincte à laquelle se rattachent tous les éléments particuliers de la disposition. Dans notre cause, l'article 723.88 des Normes prévoit ce qui suit à l'alinéa (1)b) :

Le contrôle de la compétence du pilote doit être exécuté de manière à permettre au pilote de démontrer ses connaissances théoriques et pratiques [...] conformément aux procédures et aux limites établies, le cas échéant, dans le manuel d'utilisation de l'hélicoptère ou le manuel de vol de l'hélicoptère, le *manuel d'exploitation de l'exploitant aérien*, les procédures d'utilisation normalisées de l'exploitant aérien, la liste de vérifications, *et toute autre information qui se rapporte au type d'hélicoptère; et* [nous soulignons]

Donc, les éléments mentionnés sont :

1. le manuel d'utilisation de l'hélicoptère
2. le manuel de vol de l'hélicoptère
3. le manuel d'exploitation de l'exploitant aérien
4. les procédures d'utilisation normalisées de l'exploitant aérien
5. la liste de vérification

Chacun de ces cinq éléments constitue une source officielle d'information qui contient des procédures particulières et des restrictions approuvées par une autorité, lesquelles sont publiées et diffusées. Le manuel de vol de l'hélicoptère, pièce D-1, est approuvé par le ministère canadien des Transports. Chaque manuel d'exploitation d'une compagnie doit être soumis à l'approbation de Transports Canada (703.104, 703.105). Les procédures d'utilisations normalisées et la liste de vérification font partie des manuels reconnus qui sont soit publiés par l'exploitant aérien et approuvés par Transports Canada, soit publiés par le constructeur et approuvés par un certificat de type canadien.

Tous ces éléments font partie d'une même catégorie puisqu'ils proviennent tous de source officielle car tous ont été approuvés par un pouvoir d'autorisation, soit Transports Canada.

2) La règle d'interprétation limitative ne s'applique pas à moins que la catégorie d'une liste de termes particuliers soit de portée plus restreinte que les termes généraux qui la suivent.

C'est le cas dans cette instance, puisque la liste énonce certaines publications approuvées alors que l'expression générale qui suit fait référence à « toute autre information qui se rapporte au type d'hélicoptère ».

3) Les termes généraux doivent se rattacher à quelque chose. La règle d'interprétation limitative ne peut être invoquée si la catégorie applicable aux éléments particuliers ne s'applique qu'à ces éléments. « Toute autre information » peut s'appliquer, par exemple, à certaines choses comme les mises à jour ou les révisions afférentes aux procédures mais qui n'ont pas encore fait l'objet de publication dans les manuels approuvés. Ce type d'information se retrouve dans la cause du Tribunal *Leslie c. MdT*⁴³¹.

Dans cette cause, on avait jugé que le commandant Leslie avait échoué un CCP sur un Airbus A320 puisqu'il avait utilisé le pilote automatique en situation d'urgence alors que cette procédure n'était pas permise. Au moment du vol de contrôle de la compétence, l'interdiction d'utiliser le pilote automatique ne figurait pas encore à l'Index des procédures, ni au manuel de vol pour l'équipage du A320, pas plus qu'il n'apparaissait sur le moniteur électronique centralisé de bord (ECAM). Par ailleurs, Airbus avait publié le bulletin technique n° 368, lequel interdisait explicitement l'utilisation du pilote automatique dans ces circonstances particulières mais le commandant n'en avait pas pris connaissance. Le Tribunal a conclu que le manuel d'exploitation de vol d'Air Canada obligeait les pilotes à consulter et connaître tous les bulletins techniques et comme le commandant Leslie ne l'avait pas fait, l'échec infligé devait être maintenu.

« Toute autre information » se rapporte à ce type d'informations, publiées par une autorité et conçues pour un manuel approuvé.

Dans notre cause, le conseiller a considéré que « toute autre information » faisait partie d'un ensemble d'informations largement connu par les pilotes d'hélicoptères et le milieu de la formation. Nous ne voyons nulle part dans la preuve que cette information est approuvée, publiée ou diffusée. Le problème qui surgit en acceptant ce type d'information est suffisamment manifeste puisque la procédure décrite par le témoin/examineur dans la preuve est contraire à

celle reliée à la défaillance du circuit hydraulique fournie dans le manuel de vol approuvé. (D-1 section 2, page 2-14)

Nous traitons d'un article des *Normes de service aérien commercial*. Le préambule de la norme 723 prévoit : « Les présentes Normes concernant les services aériens commerciaux énoncent les exigences nécessaires au respect de la sous-partie 703 du *Règlement de l'aviation canadien* ».

L'article 723.01 des Normes prévoit : « Les présentes normes de cette sous-partie s'appliquent à tous les exploitants aériens canadiens qui assurent des services aériens commerciaux en vertu de la sous-partie 703 du *Règlement de l'aviation canadien* ».

Ainsi tous les exploitants aériens, d'un bout à l'autre du pays, doivent être capables de vérifier quelle norme correspond aux Règlements. Le mot Normes désigne la conformité à une règle établie.

Dans le dossier, il n'y avait aucune preuve selon laquelle cette procédure représentait une norme reconnue. Au contraire, le témoin expert en formation, M. Churcott, a plaidé lors de l'audience que même s'il avait enseigné cette procédure dans sa propre organisation et qu'il connaissait un autre exploitant qui avait fait de même, il ne savait absolument pas qui d'autre l'utilisait ou l'enseignait.

LE PRÉSIDENT : Savez-vous si d'autres exploitants utilisent cette pratique ?

A : Oui. D'autres exploitants l'utilisent. *Peut-être pas tous les exploitants, je ne sais pas. Mais elle est assurément utilisée.* [nous soulignons]^[4]

Étant donné que le ministre est responsable de la promulgation des Normes, la norme qui constitue le fondement de l'évaluation d'un candidat pendant le CCP doit reposer sur une documentation approuvée par le ministre. Afin d'interpréter correctement l'expression « toute autre information » au sous-alinéa 723.88(1)b(ii) des Normes, il faut faire référence à une documentation approuvée plutôt qu'à des brides de connaissances aux mains d'une division particulière du milieu de l'aviation. Considérer des brides de connaissances comme une norme est l'antithèse de la norme.

CONCLUSION

Nous donnons droit à l'appel et renvoyons l'affaire au ministre pour réexamen.

Motifs de la décision à la suite d'un appel :

Allister Ogilvie, vice-président

Y souscrivent :

Faye Smith, présidente

Pierre Beauchamp, conseiller

^[1] *Kerry Michael Kokoska c. Ministre des Transports*, dossier n° P-0053-33 (TAC).

^[2] R. Sullivan, *Driedger on the Construction of Statutes*, 3^e éd. (Toronto et Vancouver : Butterworths, 1994) aux pp. 204-206. Voir aussi P.-A. Côté, *Interprétation des lois*, 3^e éd., Montréal, Les Éditions Thémis, 1999 aux pp. 395-403.

^[3] *Harold George Leslie c. Ministre des Transports*, Dossier n° O-1640-60 (TAC).

^[4] Transcription, à la p. 84.