

TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE

ENTRE :

Donald L. Fukumoto, appellant(e)

- et -

Ministre des Transports, intimé(e)

LÉGISLATION:

Ordonnances sur la navigation aérienne, série VIII, no. 2, art. 3
Règlement de l'Air, C.R.C., c. 2, art. 210(1)(a)

Inscriptions aux livres de bord, Certificat de navigabilité

Décision à la suite d'un appel
G. Richard, John J. Eberhard, Q.C., James W. Snow

Décision : le 25 janvier 1989

TRADUCTION

Entendue : North York (Ontario), le 8 décembre 1988

L'intimé a bien enfreint les dispositions de l'alinéa 210(1) a) du Règlement de l'Air; une suspension d'un jour est imposée. Cette suspension prendra effet le 26 février 1989 à 24 h pour se terminer le 27 février 1989 à 24 h.

L'intime a bien enfreint les dispositions de l'ONA, série VIII, numéro 2, article 3, mais en raison des circonstances, la sanction imposée en vertu de l'avis de suspension est levée.

Il s'agit ici d'un appel de la décision de révision rendue par le Dr K. Crofton le 18 octobre 1988 dont les termes étaient les suivants :

Le requérant, Donald Fukumoto, n'a pas enfreint les dispositions qui précèdent et, en conséquence, la suspension de 14 jours imposée par le ministre des Transports est levée.

De « l'avis » de l'inspecteur du MdT, le certificat de navigabilité a été rendu invalide en raison de ce qu'il a considéré comme une opération d'entretien. Personne d'autre ne semble avoir été informé et personne ne partageait son opinion.

Sur le second point, le requérant ne faisait qu'appliquer la procédure de l'entreprise dont étaient pleinement au courant les inspecteurs du MdT et qu'ils n'avaient pas révoquée.

La requête en appel était fondée sur les motifs suivants:

1. La conseillère du Tribunal s'est trompée en jugeant que le certificat de navigabilité délivré au sujet de l'aéronef C-GFFQ n'était pas rendu invalide par les travaux exécutés sur l'aéronef.
2. La conseillère du Tribunal s'est trompée en jugeant que la preuve de la réglementation rendant invalide le certificat de navigabilité n'avait pas été apportée à l'audience.
3. La conseillère du Tribunal s'est trompée en jugeant que M. Fukumoto était fondé à se lier aux assurances données par M. Millard et M. Dolphin selon que l'aéronef était en état de naviguer et qu'on ne pouvait en conséquence l'accuser d'avoir volé sans avoir un certificat de navigabilité en état de validité.
4. La conseillère du Tribunal s'est trompée en jugeant que l'inspecteur Smith était chargé de surveiller la situation de près.
5. La conseillère du Tribunal s'est trompée en jugeant que M. Fukumoto ne pouvait être considéré comme ayant enfreint les dispositions de l'article 3 de *l'Ordonnance sur la navigation aérienne*, série VIII, numéro 2
 - a) parce qu'il n'avait fait que suivre la procédure habituelle de la compagnie, ou
 - b) « parce que le capitaine McDowell était chargé d'effectuer une inscription... »
6. La conseillère du Tribunal s'est trompée en établissant que la procédure adoptée par Millard Air était sanctionnée par le ministère des Transports.
7. La conseillère du Tribunal s'est trompée en jugeant que M. Fukumoto avait fait preuve de diligence pour éviter les infractions.

Les faits qui ont motivé l'avis de suspension informant M. Fukumoto de la décision du ministre de suspendre son document d'aviation canadien, tels qu'ils sont décrits dans les motifs de la décision faisant l'objet du présent appel, ne sont pas contestés.

Lors de l'audience en appel, l'appelant était représenté par Mme Lyne Rhéaume et l'intimé, M. Fukumoto, a défendu sa propre cause. L'avis de suspension traite de deux questions différentes. La première a trait à une infraction aux dispositions de l'alinéa 210(1) a) du *Règlement de l'Air* et la deuxième, à une infraction à l'ONA, série VIII, numéro 2, article 3. Les

sanctions imposées étaient une suspension de 14 jours dans le premier cas et une suspension de sept jours dans le second, qui devaient être confondues.

Sur le premier point, l'appelant a allégué que l'opération consistant à soulever le capot pour vérifier la nature d'une fuite d'huile apparente dans le moteur n° 4 de l'aéronef, dont le capitaine Mark McDowell était à ce moment-là considéré le commandant de bord, constituait une opération d'entretien. De ce fait, une attestation était nécessaire pour que l'aéronef puisse être remis en service.

L'intimé a soutenu pour sa part que le fait de soulever le capot pour s'assurer de la navigabilité du moteur ou de la nécessité d'effectuer immédiatement les réparations ne constituait pas une opération d'entretien étant donné qu'aucun travail n'a été, en fait, exécuté.

Le problème porte sur la définition du terme « entretien ». Le Tribunal a conclu entre autres dans sa décision de révision que:

« L'inspecteur Smith était chargé de contrôler la situation. A son avis, le fait d'enlever le capot constituait une opération d'entretien, ce qui rendait invalide le certificat de navigabilité. Le MdT n'a pu me montrer où se trouvait le règlement correspondant. Aucune preuve n'a été versée au dossier » (page 5, n° 3).

L'appelant, au moyen du deuxième motif de l'appel que nous avons indiqué précédemment, s'est opposé à cette conclusion. Le dossier nous indique que les demandes répétées de M. Fukumoto et de la conseillère du Tribunal pour que le ministre indique sur quel document de référence il se fondait pour affirmer que le certificat de navigabilité était devenu invalide se sont heurtées à l'affirmation répétée que le fait d'enlever le capot constituait une opération d'entretien et non une opération de vol de l'aéronef et que de l'avis de l'inspecteur Smith, il faut que l'aéronef soit remis en service par un mécanicien d'entretien d'aéronef redonnant sa validité au certificat de navigabilité. La référence la plus précise à un document du MdT a été donnée par l'inspecteur Smith lorsqu'il a déclaré:

« Je n'ai pas sur moi d'exemplaire du Manuel du mécanicien et de l'inspecteur mais je pense que vous verrez, il me semble à la partie 2, que l'on y indique que toute opération d'entretien exige une attestation de remise en service de l'aéronef... » (transcription, p. 105, lignes 17 etc.).

Les précisions requises ont été données en partie par l'avocate de l'appelant, qui a fait savoir lors de l'audience d'appel que le ministre se fondait sur les dispositions des articles 1.8.1 et 1.10.1 de la partie I, chapitre I, du Manuel du mécanicien et de l'inspecteur (M & E), qui sont les suivantes:

1.8.1 Une inspection est un examen destiné à vérifier la conformité à une norme homologuée de navigabilité. Normalement, elle s'effectue selon une méthode déterminée, en utilisant des moyens divers, comme l'examen visuel, la mensuration les essais, etc.

1.10.1 Entretien ou maintenance signifie l'ensemble des moyens nécessaires à la remise ou au maintien en état de navigabilité ou de fonctionnement, selon le cas,

d'un aéronef ou d'un élément de celui-ci, instruments et équipements compris, ce qui englobe l'entretien, la modification, la révision, l'inspection et la détermination de l'état.

En réalité, les dispositions d'application les plus pertinentes se trouvent aux articles 2.2.4, 2.2.5, 2.2.12 et 2.2.13, partie I, chapitre II du Manuel du mécanicien et de l'inspecteur.

Nous jugeons que la conseillère du Tribunal n'a pas commis d'erreur en prenant sa décision compte tenu des éléments de preuve qui lui ont été présentés. Le fardeau de la preuve incombe au ministre. Cela signifie à tout le moins que M. Fukumoto ainsi que la conseillère du Tribunal étaient fondés à savoir sur quoi s'appuyait le ministre pour alléguer que le certificat de navigabilité n'était plus valide. Il n'est tout simplement pas acceptable que le représentant du ministre donne son propre avis comme référence du droit applicable ou se contente d'indiquer que les dispositions pertinentes se trouvent quelque part dans le Manuel du mécanicien et de l'inspecteur.

On ne peut demander au pilote de défendre judicieusement sa cause ou au conseiller du Tribunal de rendre un jugement pertinent si les preuves ou les éléments de référence servant à fonder une allégation en droit ne sont pas signalés dans les formes au Tribunal. En l'espèce, si les questions posées par M. Fukumoto et par la conseillère du Tribunal avaient reçu une réponse satisfaisante, la décision prise à la suite de la révision aurait pu être différente.

Les conseillers siégeant en appel, après avoir obtenu des renseignements plus complets doivent, en fonction des critères et des définitions qui figurent dans le Manuel du mécanicien et de l'inspecteur, déterminer s'il était nécessaire qu'un travail ait été effectué sur le moteur pour que l'on puisse parler d'une « opération d'entretien » ou s'il suffisait de relever le capot et de regarder le moteur pour que l'opération d'entretien ait eu lieu.

Il convient de relever que si l'on exclut la référence aux articles 1.8.1 et 1.10.1 du Manuel du mécanicien et de l'inspecteur, aucun argument et aucune discussion portant sur la définition de l'entretien et de l'inspection n'ont été soumis au Tribunal d'appel. L'article 1.10.1 stipule clairement que l'entretien inclut l'inspection, mais la définition du terme inspection peut, logiquement, donner lieu à toutes sortes d'interprétation. En l'espèce, toutefois, nous considérons que l'opération effectuée pour procéder à l'examen du moteur, soit le fait de relever le capot d'un DC-4, est susceptible en soi d'avoir un impact sur la sécurité de l'aviation. La comparaison avec le fait de relever le capot d'une automobile ne nous paraît pas juste. Le capot d'une automobile est conçu de façon à pouvoir être ouvert par n'importe quelle personne non qualifiée sans risque pour la sécurité. L'enlèvement et la remise en place du capot DC-4 est une opération tout à fait différente. On soutiendra qu'il doit y avoir une ligne de démarcation quelque part et que tous les éléments de l'inspection n'entrent pas dans la définition de l'entretien. Toutefois, s'il faut tracer une ligne, nous jugeons que le fait d'enlever (et de remettre en place par la suite) le capot pour procéder à l'inspection du moteur n° 4 de l'aéronef C-GFFQ constituait une opération d'entretien même s'il a été jugé, à la suite de cette inspection, qu'aucun travail et qu'aucune réparation n'étaient requis dans l'immédiat. Il s'ensuit que le certificat de navigabilité de l'aéronef n'était plus en vigueur à la suite de cette opération et qu'une attestation était nécessaire pour que l'aéronef puisse être remis en service.

La deuxième question, qui se rattache à la première, est celle de la responsabilité de M. Fukumoto. Ce dernier soutient qu'il s'en est tenu à l'avis du président de la société, du chef mécanicien d'entretien d'aéronefs de la société et des membres de l'équipage précédent, notamment du capitaine McDowell, qui lui a transféré le commandement, pour déterminer que le certificat de navigabilité restait en vigueur et qu'aucune attestation ou permis de transport n'était requis.

M. Fukumoto a allégué par ailleurs que si le certificat de navigabilité n'était plus en vigueur, ce n'était pas lui le responsable, mais le capitaine McDowell, qui était à ce moment-là considéré le commandant de bord. Les conclusions de la conseillère du Tribunal, qui vont dans le sens de cette argumentation, sont remises en cause dans le troisième motif d'appel de l'appelant.

Un examen du dossier nous renseigne que M. Fukumoto a de bonnes raisons de soutenir cette thèse. Le témoignage de M. Smith n'apporte aucun éclaircissement sur cette question. Lorsque M. Fukumoto lui a demandé: « Qui aurait été chargé de consigner l'incident dans le carnet de bord touchant le vol précédant le mien dans le FFA? » Il a répondu: « Eh bien, le commandant de bord précédent ou encore le mécanicien de l'aéronef. »

Par la suite, l'échange d'arguments entre M. Fukumoto et M. Smith a été le suivant:

M. Fukumoto - Parce que je me demande comment le pilote va savoir quand il doit signer le carnet de route et quand il ne doit pas le faire. Il me semble que je n'ai pas à le signer parce que j'ai simplement enlevé le capot étant donné que c'est une chose que l'on a fait souvent et que l'on continue à faire.

M. Smith - Je ne sais pas - Je n'ai jamais dit qu'il vous fallait signer le carnet. Je pense que j'ai déclaré que l'incident aurait dû être consigné et, à partir de ce moment-là, vous n'auriez plus eu de problème. C'était alors à votre mécanicien de faire le nécessaire.

M. Fukumoto - Très bien. Qui alors a la responsabilité de consigner l'incident?

M. Smith - C'est au commandant de bord de le faire comme on peut le voir à la première page de votre carnet au-dessous des instructions.

M. Fukumoto - En l'occurrence, la responsabilité en incombait au commandant de bord précédent, Mark McDowell.

M. Smith - Eh bien, dans le cas qui nous occupe, à lui ou à vous. Je pense que ce serait plutôt à lui, c'est bien possible, mais vous devez être tous deux concernés (P 106 et 107 de la transcription).

Si M. Fukumoto avait pris le commandement des mains du capitaine McDowell après avoir fait uniquement une vérification sur le carnet de route, on ne pourrait l'accuser d'avoir enfreint le *Règlement*. Il aurait été tout à fait fondé, compte tenu de l'absence d'inscription dans le carnet, d'ignorer l'existence d'un problème et de penser que le certificat de navigabilité était en état de validité. Toutefois, M. Fukumoto connaissait les faits. Le président de la société lui avait dit que

le moteur n°. 4 avait une fuite d'huile et qu'un examen avait été effectué au cours duquel le capot avait été enlevé, et il avait été décidé de lui demander de mener l'aéronef à réparer. Il a été de toute évidence trompé par l'interprétation donnée par le président et par le mécanicien en chef de la société des répercussions de ce concours de circonstances sur la validité du certificat de navigabilité. Il n'en reste pas moins qu'il incombe au pilote commandant de bord de veiller à suivre la procédure établie et de s'assurer de la validité du certificat de navigabilité. Il a aussi la tâche difficile de résister aux pressions réelles ou appréhendées qui le poussent à voler dans des conditions non conformes aux exigences fixées par la *Loi*.

Compte tenu de tous ces éléments, nous jugeons que même s'il n'était pas le seul responsable tenu de remédier à la situation, M. Fukumoto a bien enfreint les dispositions de l'alinéa 210(1) a) du *Règlement de l'Air*. Nous pensons toutefois que les circonstances entourant cette affaire entraînent des circonstances atténuantes propres à réduire la sanction imposée à l'intimé dans l'avis de suspension.

M. Fukumoto est un pilote consciencieux qui, ayant hérité d'une situation difficile, a fait avec diligence tout son possible pour vérifier les critères de navigabilité prévus par les ONA. Nous ne sommes pas d'accord avec sa conclusion, mais nous considérons qu'il n'y a pas lieu, tant sur le plan de la dissuasion que sur celui de la réhabilitation, de maintenir la suspension prévue à l'origine pour quatorze jours. Une suspension d'un jour est en conséquence imposée.

La deuxième question posée au Tribunal est celle de l'infraction aux dispositions de *l'Ordonnance sur la navigation aérienne*, série VIII, numéro 2, article 3. La conseillère du Tribunal a statué en faveur de M. Fukumoto au motif qu'il avait suivi la procédure utilisée par la société, procédure que connaissaient les inspecteurs du MdT et qui n'avait pas été révoquée. L'appelant conteste cette décision aux points 5 et 6 de ses motifs d'appel.

L'Ordonnance sur la navigation aérienne, série VIII, numéro 2, article 3, crée l'obligation pour le pilote de l'aéronef de consigner immédiatement dans le carnet de route les détails concernant toute défectuosité d'une pièce de l'aéronef. Nous jugeons que même s'il incombait en premier lieu au capitaine McDowell de consigner l'incident dans le carnet, cela ne dégage pas la responsabilité de M. Fukumoto à ce titre. M. Fukumoto a d'ailleurs consigné l'incident en se conformant à la politique de la société qu'il décrit comme suit:

« ...selon la procédure d'exploitation courante de Millard Air, les inscriptions dans le carnet sont faites à la fin du vol, soit après l'atterrissage définitif à l'aéroport Pearson de Toronto, notre base d'exploitation. Dernièrement, les carnets qu'on nous donne, à Millard Air, ont des pages blanches et des pages jaunes intercalaires. Les inscriptions concernant le trajet sont consignées sur les pages blanches et les défectuosités sont inscrites sur les pages jaunes, qui sont ensuite détachées à la fin du vol et remises au service d'entretien. Le MdT de Toronto est au courant de cette façon de faire depuis 25 ans puisqu'il a procédé à de nombreuses inspections de notre base au cours de toutes ces années. A ma connaissance, personne n'a critiqué cette façon de faire qui est encore aujourd'hui celle de Millard Air » (transcription, p. 101).

L'interprétation que fait M. Fukumoto de la position adoptée par le MdT a été corroborée par les déclarations faites par les témoins de l'appelant et par l'agent chargé de présenter le dossier à l'audience de révision.

M. Hoyt a déclaré:

« Si une inscription est faite dans le carnet, le pilote sait alors qu'il y a eu un problème ou un défaut. Il peut aussi constater que ce problème ou ce défaut a été corrigé par un mécanicien d'entretien d'aéronefs qualifié. Sur les carnets de route de Millard, ces inscriptions ne sont pas faites dans la partie permanente du carnet. Elles sont faites sur la page à détacher à bord perforé du carnet. En conséquence, on ne garde pas trace des inscriptions et le pilote n'en a alors pas connaissance" (transcription, pp. 92-93).

M. Trethewey a déclaré pour sa part:

« ...il y a une chose que je dois dire au sujet de la déclaration selon laquelle il est courant de consigner les défauts de fonctionnement sur la page jaune. Je ne conteste pas la réalité de cette pratique. Je sais qu'il est bien possible que les défauts de fonctionnement soient consignés sur les feuilles jaunes... »

« ...je me contente de dire avec M. Fukumoto qu'il est bien possible que les défauts de fonctionnement soient couramment consignés sur les feuilles jaunes. »

« ...et non sur les feuilles blanches, et je ne dis pas que c'est une bonne pratique. Je ne fais que confirmer sa déclaration » (transcription, p. 120).

La question n'est pas de savoir si M. Fukumoto aurait dû ou non effectuer l'inscription. Il l'a fait en se conformant à la procédure établie par la société. Voilà qui est reconnu par l'appelant. La question est donc de savoir si la procédure d'exploitation courante de la société est conforme aux exigences du *Règlement*. Selon les témoignages qui nous sont présentés, ce n'est pas le cas. Il s'agit ensuite de savoir si cette façon d'agir contraire aux règlements est rendue valide par le fait que le MdT ferme les yeux. A notre avis, il n'en est rien. Le *Règlement* établit un mécanisme permettant à toute personne qui prend les commandes d'un aéronef d'en connaître l'état. Cette disposition est fondamentale du point de vue de la sécurité de l'aviation. Les dispositions de l'ONA doivent être respectées, et il convient de les faire appliquer. Nous considérons donc que M. Fukumoto aurait dû immédiatement procéder à l'inscription dans le carnet. Toutefois, compte tenu des circonstances propres à l'affaire, nous jugeons que M. Fukumoto ne doit pas servir de bouc émissaire face à une application incohérente du *Règlement* et nous annulons la sanction imposée par l'avis de suspension.