

TRIBUNAL D'APPEL DES TRANSPORTS DU CANADA

ENTRE :

Steven Diego Genn, requérant(e)

- et -

Ministre des Transports, intimé(e)

LÉGISLATION:

Règlement de l'aviation canadien, DORS/96-433; para. 401.03(1)

**Décision à la suite d'une révision
Stephen Rogers**

Décision : le 20 juin 2011

Référence : *Genn c. Canada (Ministre des Transports)*, 2011 TATCF 15 (révision)

[Traduction française officielle]

Affaire entendue à Kamloops (Colombie-Britannique), le 6 avril 2011

Arrêt : Le ministre des Transports a démontré, selon la prépondérance des probabilités, que le requérant, Steven Diego Genn, est coupable de deux chefs d'accusation pour avoir agi contrairement au paragraphe 401.03(1) du *Règlement de l'aviation canadien*. Toutefois, en ce qui concerne le premier chef d'accusation, en raison de circonstances atténuantes, la suspension de 14 jours a été réduite à 1 jour. Quant au deuxième chef d'accusation, la suspension de 14 jours est maintenue. La suspension totale de 15 jours commencera le 35^e jour suivant la signification de la présente décision à la suite d'une révision.

I. CONTEXTE

[1] Le requérant, Steven Diego Genn, est pilote privé et propriétaire d'un avion Cessna 172H immatriculé C-FVZI. Dans l'avis de suspension publié le 8 novembre 2010, le ministre des Transports (« ministre ») allègue ce qui suit :

[traduction]

Accusation 1 :

Le ou vers le 11 juillet 2010, aux environs de 15 h 52, à Salmon Arm ou près de Salmon Arm, en Colombie-Britannique, vous avez agi en qualité de membre d'équipage de conduite ou exercé les avantages d'un permis, d'une licence ou d'une qualification de membre d'équipage de conduite alors que vous n'étiez pas titulaire du permis, de la licence ou de la qualification pertinents, ni en mesure de produire le permis, la licence ou la qualification pertinents, contrevenant ainsi au paragraphe 401.03(1) du *Règlement de l'aviation canadien*.

Pour le chef d'accusation 1, la suspension de la licence est établie à : 14 jours

Accusation 2 :

Le ou vers le 11 juillet 2010, aux environs de 15 h 52, à Salmon Arm ou près de Salmon Arm, en Colombie-Britannique, vous avez agi en qualité de membre d'équipage de conduite ou exercé les avantages d'un permis, d'une licence ou d'une qualification de membre d'équipage de conduite alors que vous n'étiez pas en possession d'un certificat médical pertinent et valide, contrevenant ainsi au paragraphe 401.03(1) du *Règlement de l'aviation canadien*.

Pour le chef d'accusation 2, la suspension de la licence est établie à : 14 jours

La durée totale de la suspension de la licence est établie à : 28 jours

II. LOIS ET RÉGLEMENTS

[2] Le paragraphe 401.03(1) du *Règlement de l'aviation canadien* (« RAC ») se lit comme suit :

401.03 (1) Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit à toute personne d'agir en qualité de membre d'équipage de conduite ou d'exercer les avantages d'un permis, d'une licence ou d'une qualification de membre d'équipage de conduite à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

a) la personne est titulaire du permis, de la licence ou de la qualification pertinents;

b) le permis, la licence ou la qualification est valide;

c) la personne est titulaire du certificat médical pertinent;

d) la personne est en mesure de produire le permis, la licence ou la qualification et le certificat lorsqu'elle en exerce les avantages.

III. PREUVE

A. Ministre des Transports

(1) *Claudio Bulfone*

[3] Claudio Bulfone est un inspecteur de Transports Canada. Il travaille à la Direction de l'application de la Loi de l'Aviation civile, ainsi qu'à la Division de la sécurité des aérodromes. Le 11 juillet 2010, l'inspecteur Bulfone et son collègue, l'inspecteur Claudio Rosa, ont observé un avion Cessna pendant qu'il atterrissait à l'aéroport de Salmon Arm. L'avion a poursuivi sa route jusqu'au hangar et M. Genn ainsi que deux enfants en sont sortis. À ce moment, l'inspecteur Bulfone a abordé M. Genn afin de procéder à une inspection aléatoire de routine. Il lui a demandé sa licence de pilote, son certificat d'immatriculation et son certificat de navigabilité. M. Genn s'est plié à cette demande et a présenté les documents. L'inspecteur Bulfone a remarqué que M. Genn avait une vieille licence en papier que Transports Canada avait cessé d'utiliser. Selon le tableau annexé à l'article 401.12 du *RAC*, ces licences ont expiré le 30 juin 2010.

[4] Deuxièmement, l'inspecteur a noté que le certificat médical de M. Genn était aussi expiré. M. Genn a d'abord prétendu que le certificat était valide pour cinq ans puisqu'il était âgé de moins de 40 ans au moment de son dernier examen médical. Toutefois, après avoir consulté les dossiers de Transports Canada et reçu une confirmation d'Ottawa, l'inspecteur Bulfone a déterminé que le certificat médical était expiré. Selon les dossiers de Transports Canada, M. Genn n'avait pas de certificat médical valide entre le 2 mars 2010 et le 26 juillet 2010 inclusivement (pièce M-7).

[5] Le 8 septembre 2010, M. Genn a eu une conversation avec l'inspecteur Bulfone pendant laquelle il lui a dit qu'il avait un dossier de pilote vierge. La situation le gênait. M. Genn a expliqué qu'il n'avait jamais été avisé que sa licence était expirée. M. Genn a dit à l'inspecteur Bulfone que le seul moyen légal d'invalider sa licence était de l'aviser au préalable. Ils ont également discuté de l'expiration du certificat médical. Il existait une certaine confusion quant à savoir si le certificat médical expirait après cinq ans ou deux ans. M. Genn a également dit à l'inspecteur Bulfone qu'il était difficile de naviguer sur le site Internet de Transports Canada et qu'il avait eu beaucoup de mal à parler à quelqu'un au téléphone. M. Genn estime qu'il a fourni tous les efforts raisonnables possibles pour se faire entendre à propos de sa licence. M. Genn a affirmé qu'il avait communiqué avec Transports Canada dans le passé et qu'on lui avait dit que ce n'était pas le moment de renouveler sa licence parce qu'on devait d'abord procéder au renouvellement des licences des pilotes commerciaux.

[6] Lors du contre-interrogatoire, l'inspecteur Bulfone a déclaré qu'il n'y avait pas de date d'expiration sur la licence de M. Genn ou sur les licences en général. L'inspecteur Bulfone a mentionné que, pour renouveler sa licence, il s'agissait d'obtenir un nouveau carnet de licence, conformément au *RAC*. On a demandé à l'inspecteur Bulfone si Transports Canada prévenait les pilotes par écrit de l'expiration imminente de leurs licences. L'inspecteur Bulfone a répondu qu'il ne savait pas si l'on envoyait des lettres aux pilotes, mais qu'il croyait qu'un avis avait été publié dans le bulletin d'information de la *Canadian Owners and Pilots Association*. Il a ajouté que des représentants de Transports Canada s'étaient rendus dans différents aéroclubs et y avaient fait des présentations. L'inspecteur Bulfone a déclaré que l'information se trouvait sur le site Internet.

B. Requérant

(1) Steven Diego Genn

[7] M. Genn a témoigné qu'il avait un dossier d'aviation vierge et qu'il croyait que sa licence de pilote était valide lorsqu'il a été interpellé le 11 juillet 2010. Il a mentionné qu'aucune date d'expiration ne figure sur sa licence. M. Genn a déclaré qu'en 2007 ou 2008, il aurait peut-être lu dans le journal que Transports Canada avait l'intention de délivrer de nouvelles licences de pilote pour des raisons de sécurité. Il aurait alors communiqué avec la direction générale des licences à Transport Canada afin de demander comment faire une demande de licence. On lui aurait répondu qu'en raison du trop grand nombre de licences à délivrer en même temps, on accorderait la priorité aux licences des pilotes commerciaux. M. Genn a ajouté que ce représentant de Transports Canada lui avait dit qu'une fois toutes les licences de pilote commercial délivrées, M. Genn pourrait faire sa demande.

[8] M. Genn a également déclaré qu'il croyait qu'en téléphonant, il avait fait son devoir et qu'il attendait qu'on l'informe du moment où il pourrait faire sa demande de renouvellement de licence de pilote. Il a déclaré n'avoir jamais eu de nouvelle de Transports Canada jusqu'à son interpellation par les inspecteurs Bulfone et Rosa, le 11 juillet 2010. M. Genn a témoigné qu'il croyait avoir un droit légal d'être avisé de l'expiration de sa licence puisqu'aucune date d'expiration ne figurait sur celle-ci.

[9] En contre-interrogatoire, M. Genn a témoigné qu'il ne pouvait pas se souvenir du nom de la personne de Transports Canada à qui il avait parlé au téléphone. Il a également déclaré qu'il appartenait à un aéroclub et qu'il assistait à des réunions deux fois par mois. Il a cependant ajouté que Transports Canada ne devait pas s'attendre à ce qu'il soit au courant de l'expiration de sa licence parce qu'il était membre d'un aéroclub.

IV. ARGUMENTATION

A. Ministre des Transports

[10] Le ministre soutient que tous les éléments du paragraphe 401.03(1) ont été prouvés. Premièrement, le 11 juillet 2010, M. Genn était aux commandes de l'avion et ne possédait pas de licence valide. Deuxièmement, M. Genn ne possédait pas de certificat médical valide.

[11] Le ministre soutient que l'inspecteur Bulfone a été témoin de l'atterrissage d'un Cessna 172 portant la marque d'immatriculation canadienne C-FVZ1 à l'aéroport Salmon Arm. L'inspecteur Bulfone a témoigné que M. Genn n'a pas été en mesure de présenter une licence valide. L'inspecteur Bulfone a effectué une recherche dans la base de données de Transports Canada et a découvert que le certificat médical de M. Genn était expiré.

[12] Compte tenu de l'ensemble de la preuve, le ministre fait valoir que le Tribunal d'appel de Transports Canada (« Tribunal ») devrait déclarer M. Genn coupable. De plus, le ministre soutient que si le conseiller chargé de la révision déclare M. Genn coupable, la suspension de 28 jours devrait être maintenue. À cette fin, le ministre fait valoir que, conformément à la

décision *Canada (Ministre des Transports) c. Wyer*, 1988, dossier n° O-0075-33 (TAC) (appel), les principes de la dénonciation, de la dissuasion et de la réhabilitation sont respectés par l'imposition d'une suspension de 28 jours. Il affirme que l'inspecteur Bulfone a pris en considération tous les facteurs décrits dans la décision *Wyer* au moment de rendre sa décision.

B. Requéran

[13] Le requérant soutient qu'il a toujours cru détenir une licence valide. Il n'y avait pas de date d'expiration sur la licence en question. Le requérant affirme qu'il a déployé tous les efforts raisonnables pour se renseigner sur la façon d'obtenir une nouvelle licence et qu'il a fait preuve de diligence pour se conformer au Règlement. En outre, le requérant fait valoir qu'il n'a pas entendu parler des visites et des présentations que Transports Canada effectuaient dans les aéroclubs au sujet des nouvelles licences. Il allègue qu'il participe régulièrement aux activités de son aéroclub, quoiqu'il n'assiste pas à tous les événements. Le requérant affirme que, après avoir reçu son avis de suspension, il a discuté avec d'autres pilotes pour savoir s'ils étaient au courant que leur permis était expiré. Aucun des autres pilotes n'était en règle; même pas le président du club qui pourtant accorde une attention méticuleuse à la documentation. Le requérant soutient que ce n'était tout simplement pas de notoriété publique parmi les pilotes privés que les licences étaient expirées.

[14] Le requérant soutient que le ministre a sous-entendu que les inspecteurs avaient fait preuve de laxisme en ne vérifiant pas si M. Genn avait piloté d'autres vols alors que sa licence était expirée. Le requérant fait valoir que ce fait ne peut être utilisé contre lui, car rien n'indiquait qu'il avait effectué d'autres vols.

[15] Le requérant soutient que, compte tenu de l'ensemble de la preuve soumise au Tribunal, le ministre n'avait prouvé les faits qui lui étaient reprochés. Le requérant fait valoir que le RAC ne fait pas la preuve, en soi, que toute personne à qui une licence avait été délivrée dans le passé piloterait actuellement un avion avec une licence invalide. Le règlement ne précise pas qu'il a pour effet d'invalider les licences antérieures.

[16] Pour ce qui est de la sanction, le requérant soutient que le fait de suspendre son permis est une sanction grave qui devrait être réservée aux pilotes qui constituent un danger pour le public, comme on le fait par exemple avec ceux qui conduisent un véhicule avec les facultés affaiblies. Le demandeur soutient qu'en l'espèce sa licence n'aurait pas dû être suspendue.

V. ANALYSE

A. Premier chef d'accusation

[17] Les licences, comme celle détenue par M. Genn, prennent fin à leur expiration conformément au paragraphe 401.12(5) qui prévoit ce qui suit :

401.12 (5) Un permis ou une licence de membre d'équipage de conduite qui n'a pas été délivré sous forme d'étiquette de carnet et qui figure à la colonne 1 du tableau du présent

paragraphe est valide jusqu'à la date qui figure dans la colonne 2.

Tableau

Article	Colonne 1 Permis ou licence de membre d'équipage de conduite	Colonne 2 Date d'expiration
1.	Licence de pilote de ligne — avion	30 juin 2010
2.	Licence de pilote de ligne — hélicoptère	30 juin 2010
3.	Licence de pilote professionnel — avion	30 juin 2010
4.	Licence de pilote professionnel — hélicoptère	30 juin 2010
5.	Licence de pilote privé — avion	30 juin 2010
6.	Licence de pilote privé — hélicoptère	30 juin 2010
7.	Licence de mécanicien navigant	30 juin 2010
8.	Licence de pilote — planeur	31 décembre 2010
9.	Licence de pilote — ballon	31 décembre 2010
10.	Permis de pilote de loisir	31 décembre 2010
11.	Permis de pilote — autogire	31 décembre 2010
12.	Permis de pilote — avion ultra-léger	31 décembre 2010

[18] Le requérant détient une licence de pilote privé. Par conséquent, la date d'expiration de sa licence était le 30 juin 2010. Le jour de l'infraction, le 11 juillet 2010, la licence du requérant était nettement expirée. Bien que le ministre ait établi tous les éléments de l'infraction, l'argument du requérant selon lequel il aurait dû être avisé de l'expiration de sa licence est valide. Outre les articles pertinents du *RAC*, le ministre n'a déposé en preuve aucun document indiquant que les pilotes étaient avisés de l'expiration de leurs licences. Les seuls documents déposés en preuve ont été les dispositions pertinentes du *RAC*. Il est vrai que le *RAC* est long et compliqué, ce qui rend sa consultation par les pilotes difficile. Par ailleurs, rien n'indiquait directement aux pilotes que leurs licences étaient sur le point d'expirer, puisque les vieilles licences en papier ne comportaient aucune date d'expiration.

[19] Quoique le *RAC* soit accessible au public, il est difficile pour les pilotes de connaître les nouvelles dates d'expiration si on ne les avise pas d'une façon ou d'une autre ou s'ils ne consultent pas fréquemment ce document. Bien que l'ignorance de la loi ne soit pas une excuse, il est juste de s'attendre à ce que Transports Canada donne aux pilotes un avis clair et largement accessible de l'expiration imminente de leurs licences. Aucun avis de la sorte n'a été déposé à l'audience en révision.

[20] Le requérant a également fait valoir qu'il avait appelé Transports Canada et qu'on lui avait répondu que le ministère s'occupait d'abord des licences commerciales. Malheureusement, M. Genn n'a pas produit suffisamment d'éléments de preuve pour que je puisse conclure à l'existence d'une erreur imputable à l'autorité compétente. M. Genn n'a pu fournir ni le nom de la personne à qui il avait parlé, ni quelqu'autre élément indiquant que Transports Canada lui avait donné de faux renseignements.

[21] Cela dit, j'estime qu'en l'espèce l'absence de preuve au sujet du préavis relatif à la date d'expiration donné aux pilotes constitue une circonstance atténuante grave qui justifie une réduction de la suspension. À part le *RAC*, le ministre n'a produit aucune autre preuve qui démontre qu'un préavis formel avait été donné aux pilotes. Aucune copie d'annonces publiques n'a été produite ni aucune preuve établissant que des présentations avaient eu lieu dans des aéroclubs. En raison de l'absence de préavis, je suis d'avis de réduire la suspension de 14 jours à un jour.

B. Deuxième chef d'accusation

[22] Le paragraphe 401.03(1) indique clairement qu'un certificat médical valide est nécessaire pour qu'une licence de pilote soit valide. La validité d'un certificat médical est déterminée par le paragraphe 404.04(6) du *RAC* qui prévoit ce qui suit :

404.04 (6) Sous réserve du paragraphe (9), la période de validité d'un certificat médical pour une licence, un permis ou une qualification indiqué à la colonne 1 du tableau du présent paragraphe est, dans le cas où son titulaire est âgé de moins de 40 ans, celle indiquée à la colonne 2 ou, dans le cas où son titulaire est âgé de 40 ans ou plus, celle indiquée à la colonne 3.

Tableau

Article	Licence, permis ou qualification	Période de validité du certificat médical dans le cas d'un titulaire âgé de moins de 40 ans	Période de validité du certificat médical dans le cas d'un titulaire âgé de 40 ans ou plus
1	Licence de pilote de ligne — avion	12 mois	6 mois
2	Licence de pilote de ligne — hélicoptère	12 mois	6 mois
3	Licence de pilote professionnel — avion	12 mois	6 mois
4	Licence de pilote professionnel — hélicoptère	12 mois	6 mois
5	Licence de pilote privé — avion	60 mois	24 mois
6	Licence de pilote privé — hélicoptère	60 mois	24 mois
7	Licence de pilote — planeur	60 mois	60 mois
8	Licence de pilote — ballon	60 mois	24 mois
9	Permis de pilote de	60 mois	24 mois

	loisir		
10	Permis de pilote d'autogire	60 mois	24 mois
11	Permis de pilote d'avion ultra-léger	60 mois	60 mois
12	Qualification d'instructeur de vol — planeur	60 mois	60 mois
13	Qualification d'instructeur de vol — avion ultra-léger	60 mois	60 mois
14	Licence de mécanicien navigant	12 mois	12 mois
15	Licence de contrôleur de la circulation aérienne	24 mois	12 mois
16	Permis d'élève-pilote — avion	60 mois	60 mois
17	Permis d'élève-pilote — hélicoptère	60 mois	60 mois
18	Permis d'élève-pilote — planeur	60 mois	60 mois
19	Permis d'élève-pilote — autogire	60 mois	60 mois
20	Permis d'élève-pilote — ballon	60 mois	60 mois
21	Permis d'élève-pilote — avion ultra-léger	60 mois	60 mois

[23] Selon le document du Système de distribution des licences du personnel de l'aéronautique (pièce M-3), M. Genn a subi son dernier examen médical le 25 février 2008. Vu la date de naissance de M. Genn, il aurait été âgé de plus de 40 ans au moment de son examen. En vertu du paragraphe 404.04(6), le certificat médical de M. Genn aurait donc expiré 24 mois après sa délivrance. Cela étant, le certificat médical de M. Genn a expiré le 2 mars 2010, ce qui est légèrement au-delà des 24 mois à partir de la date de l'examen médical. Par conséquent, le ministre a établi tous les éléments de l'alinéa 401.03(1)c).

[24] Le requérant n'a présenté aucun argument visant à contester l'invalidité de son certificat médical. Il a d'abord déclaré à l'inspecteur Bulfone qu'il avait moins de 40 ans lors de son dernier examen médical. Or, selon le dossier qui m'a été soumis, il avait en fait plus de 40 ans à ce moment. J'estime de plus qu'aucune circonstance atténuante ne justifie de réduire la peine. Je confirme donc la suspension de 14 jours.

[25] **VI. DÉCISION**

[26] Le ministre des Transports a prouvé, selon la prépondérance des probabilités, que le requérant, Steven Diego Genn, est coupable de deux chefs d'accusation en vertu du paragraphe 401.03(1) du *Règlement de l'aviation canadien*. Toutefois, en ce qui concerne le premier chef d'accusation, la suspension de 14 jours a été réduite à un jour en raison de circonstances atténuantes. Quant au deuxième chef d'accusation, la suspension de 14 jours est maintenue.

Le 20 juin 2011

Stephen Rogers

Conseiller du Tribunal