

**TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE**

ENTRE :

**Ministre des Transports**, requérant(e)

- et -

**Western Express Air Lines Inc.**, intimé(e)

**LÉGISLATION:**

*Loi sur l'aéronautique*, L.R., ch. 33 (1er suppl.), art. 7.7

*Règlement de l'aviation canadien*, DORS/96-433, par.706.08(3)

**Précautions voulues, Manuel de contrôle de la maintenance**

---

**Décision à la suite d'une révision  
Keith Edward Green**

---

**Décision : le 13 août 2001**

TRADUCTION

*En vertu de la preuve présentée et des témoignages rendus, le Tribunal a décidé de maintenir la décision du ministre et confirme l'amende de 1 250 \$. Ce montant est payable au Receveur général du Canada et doit parvenir au Tribunal de l'aviation civile dans les quinze jours suivant la signification de cette décision.*

**Une audience en révision** relative à l'affaire en rubrique a été tenue le 4 juillet 2001 à 10 h à la Cour fédérale du Canada à Vancouver (Colombie-Britannique).

**HISTORIQUE**

Le directeur régional de l'aviation civile a demandé une enquête au sujet de Western Express Air Lines Inc., qui s'est déroulée pendant une période de onze jours, du 27 janvier 2000 au 7 février 2000. L'enquête visait à évaluer le niveau de compétence de Western Express Air Lines Inc., de même que sa capacité de se conformer aux règlements qui régissent les normes des exploitants aériens canadiens et de les respecter. L'enquête approfondie a été effectuée selon la politique et les procédures du Manuel des vérifications réglementaires. Les vérifications portaient sur tous

les domaines d'exploitation, sauf sur l'inspection de la « ligne » et de « l'aire de trafic », et ont été effectuées à la principale base commerciale de Western Express Air Lines Inc.

Le 14 décembre 1999, environ six semaines avant le début de ladite vérification, on a fait parvenir un avis à Western Express Air Lines Inc. pour lui donner la possibilité de se préparer. La première rencontre de vérification a eu lieu le 27 janvier 2000 et la dernière rencontre a été convoquée le 4 février de la même année. Toutefois, en raison de certaines difficultés à repérer diverses composantes prévues dans le cadre de la vérification et reliées au système de maintenance de la compagnie, l'équipe de vérification de la maintenance a poursuivi sa vérification du système après cette date et a finalement quitté les lieux le 7 février 2000.

Dix-sept conclusions concernant la maintenance ont été consignées à la suite de la vérification, y compris la présumée contravention mentionnée dans l'Avis d'amende pour contravention. Plus précisément, lors de cette audience, on a prétendu que la compagnie en question n'avait pas suivi le programme certifié d'évaluation de contrôle de la qualité relatif aux articles 7.1, 7.2, 7.3 et 7.4. de son manuel de contrôle de la maintenance (MCM). Les articles susmentionnés se rapportent tous aux exigences pour la compagnie de conserver dans son dossier de maintenance tous les formulaires de vérification et les rapports de non-conformité pour une période de cinq ans.

L'Avis d'amende pour contravention se lit en partie comme suit :

En vertu de l'article 7.7 de la *Loi sur l'aéronautique*, le ministre des Transports a décidé de vous imposer une amende parce que vous avez contrevenu aux dispositions suivantes :

#### Annexe A

Au paragraphe 706.08(3) du *Règlement de l'aviation canadien* parce qu'approximativement entre le 1<sup>er</sup> février 1998 et le 1<sup>er</sup> février 2000, aux environs de Richmond en Colombie-Britannique, vous n'avez pas, à titre d'exploitant aérien, respecté les politiques et les procédures contenues dans le manuel de contrôle de la maintenance de Western Express Air Lines Inc. Plus précisément, l'article 7.4 du manuel de contrôle de la maintenance de Western Express Air Lines Inc. qui prévoit en partie : « Le directeur de la qualité doit conserver au dossier de maintenance tous les formulaires de vérification et tous les rapports de non-conformité remplis pendant une période de cinq (5) ans ».

Amende 1 250 \$

L'incapacité de présenter les formulaires de vérification et les rapports de non-conformité, comme le demandait le ministre des Transports au cours de la vérification et par la suite, contrevient au paragraphe 706.08(3) du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC).

## **PRÉAMBULE**

La déclaration d'ouverture du conseiller finissait par une mise en garde concernant « une crainte raisonnable de partialité ». Le conseiller a fait savoir publiquement qu'à titre de consultant il avait connu M. Oliver avant l'audience. En 1987, le conseiller avait proposé que la compagnie de M. Oliver exploite un aéronef (R4D-8) appartenant à un autre individu pour lequel le conseiller était consultant à l'époque.

Le conseiller a de plus annoncé publiquement qu'il avait rencontré M. MacNab, socialement et par affaires. M. MacNab vivait à Victoria et il était l'inspecteur de maintenance principal responsable d'une compagnie que le conseiller consultait.

Après avoir informé les parties des préoccupations susmentionnées, toutes les parties ont confirmé que les anciennes affiliations du conseiller ne soulevaient pas de conflit ou d'appréhension de partialité et que rien ne justifiait ces appréhensions. La conclusion a été portée au dossier. Aucune autre requête préliminaire n'a été présentée.

## **LA LOI**

L'article 7.7 de la *Loi sur l'aéronautique* prévoit ce qui suit :

7.7 (1) Le ministre, s'il a des motifs raisonnables de croire qu'une personne a contrevenu à un texte désigné, l'informe des faits reprochés par un avis établi en la forme et comportant les renseignements que le gouverneur en conseil peut déterminer par règlement et y indique :

*a)* sous réserve des règlements d'application de l'alinéa 7.6(1)*b)*, le montant qu'il détermine, conformément aux critères qu'il peut établir à cette fin, et qui doit être payé à titre d'amende pour la contravention lorsque la personne ne désire pas comparaître devant un conseiller pour présenter ses observations sur les faits reprochés;

*b)* la date limite, qui suit d'au moins trente jours celle de signification ou d'expédition de l'avis, et le lieu où le montant visé à l'alinéa *a)* doit être versé.

(2) L'avis est à signifier à personne ou par courrier ordinaire à la dernière adresse connue de l'intéressé.

Le paragraphe 706.08(3) du RAC :

(3) À moins d'une autorisation contraire du ministre, laquelle est accordée par écrit s'il est démontré qu'elle ne compromet pas la sécurité du produit ou du service, l'exploitant aérien doit respecter les politiques et les procédures contenues dans son MCM.

## **ENTENTE ENTRE LES PARTIES**

Dans ses observations préliminaires, l'agent de présentation de cas a informé le conseiller qu'ils (M. Oliver et lui-même) avaient discuté des documents de divulgation. Dans sa brève déclaration d'ouverture, M. Oliver l'a confirmé et il a ajouté qu'ils s'étaient entendus sur la preuve à présenter et sur les modifications de témoins. Les parties n'étaient parvenues à aucune autre entente ou règlement. Une version finale de la liasse de divulgation a été présentée au conseiller qui préside, sans toutefois qu'elle soit produite en preuve.

## **LA CAUSE DU MINISTRE (requérant)**

### **Interrogatoire du premier témoin du ministre**

Le ministre a débuté sa cause par l'appel de son premier témoin, Mary Lou Williams, inspectrice de l'Application de la loi de l'aviation civile, Sécurité et sûreté, Transports Canada.

Après avoir été dûment assermentée, Mary Lou Williams s'est présentée pour témoigner et être interrogée par le ministre. L'inspectrice Williams a raconté brièvement les événements précédant et suivant la vérification, au moment où l'Application de la loi (l'inspectrice Williams agissant à titre d'agent enquêteur) a été mêlée à l'examen des conclusions de la vérification. L'inspectrice Williams a relaté que, le 20 décembre 2000, elle avait eu une entrevue avec le directeur de la maintenance d'alors chez Western Express, Dale Floyd. L'entrevue avait pour objectif de revoir les conclusions et de décider s'il était nécessaire d'ajouter des informations supplémentaires. Au cours de l'entrevue avec Dale Floyd, l'inspectrice Williams lui a demandé s'il avait des dossiers d'évaluation concernant des vérifications antérieures, ce à quoi M. Floyd a répondu : « Non ».

On a préparé un avis d'amende pour contravention qui a été délivré le 31 janvier 2001. L'inspectrice Williams a reçu le dossier de la cause environ deux mois plus tard, soit le 7 mars 2001. Le ministre a ensuite présenté la pièce M-1, une copie d'une section du MCM de Western Express. La pièce contenait la preuve qu'il s'agit d'un manuel certifié, actuel et authentique. Plus particulièrement en regard de l'allégation, la preuve contenait des reprographies du MCM relatives à l'article 7.0, plus particulièrement 7.1 (Programme d'évaluation, page 58), 7.2 (Programme d'assurance qualité, page 59), 7.3 (Politique, page 60) et 7.4 (Vérification interne, page 61). Le ministre a expliqué la pertinence du contenu de la pièce et a insisté sur les éléments de la conclusion alléguée.

Le ministre a poursuivi l'interrogatoire en demandant au témoin : « Lorsque vous enquêtez dans une situation comme celle-ci, combien de temps est alloué pour produire les documents? » En résumé, sa réplique indiquait qu'il fallait normalement « deux jours » avant de répondre. La suite de la discussion indiquait que si l'information demandée verbalement ne pouvait être communiquée ou que son repérage nécessitait plus de temps, une « demande de confirmation » écrite était présentée, comme dans le cas présent où l'on exigeait tous les formulaires de vérification et les documents de non-conformité remplis et versés au dossier de maintenance depuis cinq ans.

### **Interrogatoire du deuxième témoin du ministre**

Dûment assermenté, l'inspecteur MacNab, à titre de directeur de la vérification, a expliqué la façon dont il avait été désigné pour gérer l'équipe de vérification chez Western Express. On a demandé à l'inspecteur MacNab d'expliquer la façon dont une compagnie est officiellement avisée qu'une enquête aura lieu. L'inspecteur MacNab a répondu à cette question et on lui a demandé de commenter la pièce M-2 du ministre, soit une lettre d'avis de vérification signée par le directeur régional de l'aviation civile, M. David J. Nowzek. Il s'avère que la pièce M-2 est une lettre de format régulier qui visait à fournir l'information suffisante à la compagnie et à la prévenir de la vérification à venir. La date de cette lettre était le 14 décembre 1999.

L'inspecteur MacNab a de plus relaté qu'un des membres de l'équipe de vérification avait remarqué qu'aucune vérification interne n'avait été effectuée chez Western Express, au cours des derniers douze mois, comme le prescrit le MCM de la compagnie. L'inspecteur MacNab a poursuivi en expliquant qu'on aurait discuté des conclusions à la réunion de compte rendu quotidienne de ce jour-là ou du lendemain avec le président de la compagnie, David Oliver puis, au cours de la rencontre finale. On a demandé à l'inspecteur MacNab s'il avait participé au « suivi » de la vérification, ce à quoi il a répondu affirmativement, pour ensuite expliquer la politique. On a alors fait référence à une lettre d'accompagnement jointe au rapport d'enquête remis à Western Express, laquelle expliquait certains éléments de la vérification. Le conseiller a demandé si cette lettre devait être présentée en preuve; on lui a répondu qu'elle ne le serait pas. M. Oliver s'est de plus objecté à la lettre, en faisant ressortir qu'elle ne lui avait pas été présentée auparavant dans la liasse de divulgation et qu'elle n'avait aucune incidence sur ladite accusation. M. Oliver a poursuivi en déclarant : « Nous, « Western Express », convenons du fait qu'il y a eu des rencontres à la suite de l'enquête et que ces lettres ont été envoyées et reçues ».

### **Interrogatoire du troisième témoin du ministre**

Alors que l'inspecteur Hrynyk était sous serment, le ministre lui a demandé de dire au Tribunal quel était son domaine d'intervention à titre de membre de l'équipe de vérification de l'assurance qualité et du programme d'évaluation. L'inspecteur Hrynyk a soulevé qu'il avait tiré une conclusion lors de la vérification selon laquelle il ne pouvait affirmer que les entrevues ou les dossiers lui aient révélé si certaines fonctions étaient exécutées au sein de la compagnie. M. Hrynyk a parlé à M. Baker, qui, selon le manuel de contrôle de la maintenance, était directeur de la qualité à ce moment-là, de même que directeur de la maintenance.

À cette étape des procédures, le ministre a présenté la pièce M-3, le formulaire de demande de confirmation. Il a demandé à l'inspecteur Hrynyk d'expliquer la raison d'être du formulaire, ce qu'il a fait, en disant que celui-ci visait plusieurs objectifs : il peut être utilisé lorsqu'on ne peut retracer un dossier (technique ou autre). Il est alors remis à un représentant de compagnie qui tente de retrouver le dossier. La deuxième raison est plus précisément reliée à cette cause, soit lorsqu'il n'y a aucun dossier ou que les tâches ne sont pas effectuées; il y a alors un dossier sur les résultats de la vérification. Il s'agit d'un dossier relatif aux aspects inexistants. L'inspecteur Hrynyk a étayé cette déclaration et a relaté qu'il avait fait une demande verbale au directeur de la qualité concernant les dossiers sur la qualité pour le programme d'évaluation et ce dernier n'en avait aucun.

L'inspecteur Hrynyk a poursuivi, en relatant la réponse du directeur de la qualité à la demande verbale : le directeur de la maintenance était décédé un an auparavant et M. Bob Baker avait assumé ces fonctions mais n'avait pas eu le temps d'assumer le rôle de directeur de la qualité. L'inspecteur Hrynyk, après avoir entendu la déclaration susmentionnée, a remis au directeur actuel de la qualité, M. Bob Baker, le formulaire de demande de confirmation, lui donnant ainsi le temps de consulter les dossiers de la compagnie. L'inspecteur Hrynyk a informé le Tribunal que le directeur de la qualité lui avait déclaré ultérieurement : « Il n'y a pas de dossiers, la compagnie n'a effectué aucune vérification ou évaluation de la qualité. » M. Baker a expliqué verbalement à l'inspecteur Hrynyk qu'il n'avait exercé aucune fonction liée à la qualité ou à l'évaluation en raison d'un manque de personnel.

Le ministre a demandé à l'inspecteur Hrynyk s'il existait une preuve relative au programme d'évaluation de la qualité. L'inspecteur Hrynyk a indiqué qu'il y avait aucun programme en place et que les procédures du MCM n'étaient pas suivies. Le ministre a poursuivi en demandant comment on en était venu à cette conclusion. L'inspecteur Hrynyk a répondu qu'il n'y avait pas de preuve, rapport ou documentation liés à ces exigences.

### **Contre-interrogatoire du premier témoin du ministre**

M. Oliver a débuté le contre-interrogatoire en interrogeant le témoin sur le formulaire de demande de confirmation. M. Oliver a tenté de présenter une copie du formulaire en preuve mais le président d'audience l'a jugé inadmissible pour différentes raisons. Premièrement, le document de M. Oliver n'était pas une copie certifiée conforme et, deuxièmement, M. Oliver a tenté de le présenter par l'intermédiaire d'un témoin qui n'a jamais été concerné par cette question. En motivant sa décision, le président d'audience a demandé au ministre s'il allait présenter la demande originale de confirmation en preuve plus tard, ce à quoi le ministre a répondu affirmativement, indiquant qu'il présenterait le formulaire original de demande de confirmation. M. Oliver a poursuivi sa série de questions sur son formulaire inadmissible, en l'utilisation uniquement à titre de référence; il a introduit une série de questions pour clarifier les éléments relatifs au moment particulier où la demande avait apparemment été rédigée. La copie de M. Oliver indiquait clairement « 4 h 45 », alors que le document original présenté plus tard par le ministre comme pièce M-3 indiquait clairement que l'heure exacte était 9 h 45 et non celle à laquelle M. Oliver avait d'abord fait allusion.

M. Oliver a poursuivi son contre-interrogatoire, en demandant au témoin de lire divers documents dont elle était l'auteur, tentant ainsi de soulever des clarifications. Un des documents que M. Oliver a demandé à l'inspectrice Williams de lire faisait partie de la liasse de documents présentés au conseiller sans l'être en preuve. Il convient de signaler que M. Oliver avait signé le document d'entente de la première page de la liasse de divulgation et a convenu de ce qui suit : « Que l'information présentée dans la liasse de divulgation contient des copies authentiques et admissibles des documents originaux relatifs à cette cause. » Bien qu'ils ne constituent pas de la preuve au sens strict, le conseiller accorde à la liasse beaucoup de poids étant donné que toutes les parties ont convenu que son contenu représente une copie conforme des documents. En conséquence, la citation de l'inspectrice Williams est significative pour cette cause. Au cours d'une rencontre avec le nouveau directeur de la maintenance (Dale Floyd), le 20 décembre 2000, celui-ci a confirmé qu'aucun dossier relié au programme d'évaluation n'était accessible avant la

fin de la vérification, le 7 février 2000. M. Oliver a poursuivi ses questions de clarification, en demandant à l'inspectrice Williams de citer l'annexe A de l'Avis d'amende pour contravention. Cette partie est aussi contenue à la pièce M-1 qui fait référence au paragraphe 5 de l'article 7.4 du MCM de Western Express et se lit : « Le directeur de la qualité doit conserver tous les formulaires de vérification et les documents de non-conformité remplis dans les dossiers du bureau de maintenance pendant une période de cinq (5) ans. »

### **Contre-interrogatoire du troisième témoin du ministre**

Au cours du contre-interrogatoire du troisième témoin du ministre, M. Oliver a demandé que l'article 6.4 (Recherche des dossiers, page 57) du MCM de Western Express soit présenté en preuve (D-1). Le conseiller, après avoir examiné la preuve proposée, a demandé à M. Oliver s'il avait l'intention de témoigner. M. Oliver a répondu dans la négative. À ce moment, le conseiller a expliqué à M. Oliver que s'il n'était pas prêt à témoigner et à prêter serment, il n'aurait pas d'autres occasions de présenter sa preuve par le processus du contre-interrogatoire. Le conseiller a alors admis en preuve le document proposé pour les raisons suivantes : premièrement, il s'agissait d'un document auquel le ministre devait faire référence lors de la vérification et de l'enquête. Deuxièmement, M. Oliver n'était pas au courant d'un certain protocole entourant la présentation de la preuve et, troisièmement, le conseiller pensait qu'il pouvait être pertinent de le produire dans ce cas, et puisque M. Oliver ne comptait pas témoigner, il n'aurait pas d'autre occasion de le présenter.

L'article 6.4 (Recherche des dossiers, page 57) prévoit : « Tous les dossiers techniques archivés à long terme doivent être au siège social de la compagnie. Les dossiers de moins d'un an doivent être conservés au bureau de la maintenance dans un espace sûr et sec ».

L'interrogatoire de l'inspecteur Hrynyk par M. Oliver visait surtout à clarifier le sens du dossier technique et ce qui peut être considéré comme un dossier technique. L'inspecteur Hrynyk a expliqué les différences au meilleur de ses capacités et sans faire référence aux définitions officielles. Il a laissé entendre que les dossiers demandés - ceux qui doivent être conservés selon l'article 7.4 (vérification interne, page 61) - sont des dossiers non techniques qui peuvent contenir des éléments techniques. L'article 6.4 (Recherche des dossiers, page 57) traite principalement de la conservation à long terme des dossiers techniques de la compagnie au siège social.

M. Oliver n'avait pas d'autres questions.

## **LA CAUSE DU TITULAIRE DU DOCUMENT (intimée)**

M. Oliver n'a appelé aucun témoin et a refusé de se rendre lui-même à la barre des témoins.

## **LES ARGUMENTS**

### **Le requérant**

Le ministre a débuté ses arguments en citant le paragraphe 706.08(3) du RAC :

(3) À moins d'une autorisation contraire du ministre, laquelle est accordée par écrit s'il est démontré qu'elle ne compromet pas la sécurité du produit ou du service, l'exploitant aérien doit respecter les politiques et les procédures contenues dans son MCM.

Le ministre a informé le Tribunal que Western Express ne se conformait pas, comme le démontrent le formulaire de demande de confirmation et le fait que les documents exigés n'ont pas été présentés. De plus, le ministre a cité respectivement les premier et cinquième paragraphes de l'article 7.4, page 61 du MCM de Western Express.

#### Article 7.4 : Vérification interne

Une vérification interne sera effectuée à chaque année par le directeur de l'assurance qualité, conformément au formulaire de vérification de la compagnie (**WestEx 09 A/B/C**). Une copie du rapport de vérification doit être soumise à l'examen du directeur de la maintenance et au président de la compagnie.

Le directeur de la qualité doit conserver les formulaires de vérification et les documents de non-conformité dans les dossiers du bureau de maintenance pendant une période de cinq (5) ans.

Le ministre a souligné que l'inspecteur Hrynyk avait uniquement demandé les dossiers relatifs aux vingt-quatre derniers mois pour lesquels aucun document n'avait été reçu. Le ministre a réitéré que le délai alloué à Western Express pour préparer la vérification et produire les dossiers manquants était juste et adéquat. Il a expliqué qu'un MCM constitue dans les faits un contrat entre un exploitant aérien et le ministre des Transports dans lequel l'exploitant aérien détaille la façon dont il entend respecter le RAC, en menant une exploitation prudente qui ne mettra pas le public en danger. Le MCM est rédigé par l'exploitant aérien et si les politiques et les procédures sont acceptables, Transports Canada approuve l'utilisation du manuel. Il s'agit d'un document évolutif qui peut en tout temps être amendé par les exploitants. Il contient les politiques et les procédures choisies par la compagnie pour respecter les règlements. Le ministre a conclu en argumentant qu'étant donné qu'aucun dossier d'évaluation n'était produit à ce jour et le nombre important de conclusions contenues dans le dernier rapport de vérification de Transports Canada, Western Express n'avait effectué aucune fonction d'évaluation reliée à l'assurance qualité. Comme elle ne conservait pas de dossiers d'évaluation relatifs à l'assurance qualité, Western Express Air Lines ne respectait pas les politiques et les procédures de son MCM approuvé conformément au RAC 706.08(3).

### **L'intimée**

M. Oliver a débuté ses arguments en reconnaissant les remarques du ministre, à savoir que : « De très sérieuses responsabilités découlent de l'obtention d'un certificat d'exploitation aérienne, en particulier en ce qui a trait au manuel de contrôle de maintenance, ainsi que les vérifications et les centrages qui l'accompagnent. On le rédige pour une raison très précise, soit la sécurité du public qui voyage au Canada. »



M. Oliver a ensuite entrepris la lecture du chef d'accusation de l'annexe A, en attirant l'attention sur les dates de la présumée contravention et les éléments de l'article 7.4 du MCM de Western Express : « Le directeur qualité doit... » M. Oliver a mentionné que les témoins du ministre, alors qu'ils étaient sous serment, avaient laissé entendre que les inspecteurs du ministre n'ont jamais pu examiner les formulaires de vérification et les documents de non-conformité puisque, et je cite leur témoignage : « Ils n'existaient pas ». M. Oliver a informé le Tribunal que le but de cette audience n'était pas de discuter si Western Express avait ou non conservé des dossiers mais de se prononcer sur le chef d'accusation. M. Oliver a continué ses arguments passionnés en posant une hypothèse : lesdits formulaires n'existent pas, et peu importe s'ils existent ou non, le Tribunal ne s'est pas prononcé sur leur existence et n'a pas reçu de demande en ce sens. Donc, s'ils n'existent pas, ce que révèlent les témoignages, ils ne peuvent nous demander de les produire.

M. Oliver a expliqué que l'allégation était très précise, en citant une fois de plus le cinquième alinéa de l'article 7.4 du MCM. M. Oliver a informé le Tribunal que les alinéas un à quatre prévoient « qui doit faire quoi, ce qui doit être fait ». M. Oliver a de plus élaboré : « Ce dont il est question ici plus précisément est la conservation des formulaires de vérification et des documents de non-conformité remplis que doit effectuer le directeur de la qualité et puisqu'ils ne les ont pas produits, ils ne peuvent pas conclure que nous ne les avons pas soumis. En fait, ils disent que nous ne les avons pas et que nous ne pouvons donc pas les produire. Ils n'ont donc pas établi le bien-fondé de leur cause; puisqu'il n'a rien à produire ou, comme ils le prétendent, nous ne les avons pas produits; il n'y a rien à produire. »

M. Oliver a reproché au ministre d'avoir plaidé que les dossiers n'avaient pas été produits du 1<sup>er</sup> février 1998 au 1<sup>er</sup> février 2000 et que le ministre n'avait aucune preuve pour appuyer cette affirmation. « Ils n'ont pas prouvé qu'ils n'étaient pas produits à cette époque, ils ont seulement dit qu'ils n'étaient pas disponibles. Et, ils n'ont pas prouvé qu'ils n'étaient pas disponibles ».

M. Oliver a finalement plaidé que les documents demandés par le ministre étaient de nature technique et donc régis par l'article 6.4 du MCM, soit que « la conservation à long terme de dossiers techniques doit être effectuée au siège social de la compagnie.... » M. Oliver a informé le Tribunal que Transports Canada n'a pas présenté de preuve pour démontrer que le directeur de la qualité s'était rendu au siège social, lieu de la conservation à long terme. M. Oliver a terminé ses arguments par trois paradoxes :

(i) Le ministre n'a pas prouvé que ceux-ci [en faisant référence aux dossiers demandés] n'étaient pas là pendant la période couverte par le chef d'accusation.

(ii) Le ministre n'a pas prouvé que ceux-ci [en faisant référence aux dossiers demandés] existaient et qu'ils pouvaient être produits.

(iii) Le ministre n'a pas prouvé que le directeur de la qualité y avait accès [en faisant référence aux dossiers demandés].

## **ANALYSE**

Comme avec la plupart des infractions aux règlements reliées à la *Loi sur l'aéronautique*, le dossier qui met en cause Western Express Air Lines Inc. porte sur une « infraction de responsabilité stricte ». Le ministre a donc uniquement besoin de prouver « l'*actus reus* » (un état d'« omission ou de commission »), c.-à-d. qu'une personne « ne doit pas » ou « doit » faire quelque chose conformément à la *Loi sur l'aéronautique*. Lorsque le ministre a prouvé l'*actus reus*, le fardeau de preuve se déplace sur le présumé auteur de l'infraction et le titulaire du document a intérêt à prouver qu'il a pris les mesures nécessaires pour prévenir la contravention.

### ***L'actus reus***

Le ministre, dans la présentation de sa cause, a fourni au Tribunal une preuve suffisante tant par les témoignages que par les documents pour démontrer, selon la prépondérance des probabilités, que la présumée infraction, particulièrement en ce qui concerne l'article 7.4 du MCM de Western Express Air Lines Inc. a été commise et qu'on n'a pas respecté le paragraphe 706.08(3) du RAC, mentionné dans l'accusation.

Fait : Le ministre a prouvé selon la prépondérance des probabilités que Western Express Air Lines Inc. était titulaire d'un MCM actuel et autorisé lequel contenait les politiques et les procédures relatives au programme de qualité autorisé.

Fait : Le ministre a prouvé selon la prépondérance des probabilités que les dossiers n'étaient pas disponibles pour inspection et pour les vérifications ultérieures du programme de qualité de Western Express Air Lines Inc., conformément aux prescriptions des articles 7.1, 7.2, 7.3 et 7.4 et qu'ils n'ont pas été conservés conformément à l'article 7.4 du MCM de Western Express Air Lines Inc. Le tout a été prouvé par les pièces M-1, M-3 et par les témoignages des premier et troisième témoins du ministre, lors d'entrevues distinctes de l'actuel directeur de la qualité, du directeur de la maintenance et de l'ancien (feu) directeur de la qualité; sans compter le témoignage admissible fourni par l'inspectrice Williams lors du contre-interrogatoire de M. Oliver.

Fait : Le ministre a prouvé selon la prépondérance des probabilités qu'un délai suffisant avait été fourni pour produire les dossiers demandés. La pièce M-3 et le témoignage de trois témoins du ministre en font foi. Bien que M. Oliver l'ait d'abord contesté, en ce qui a trait à l'heure particulière inscrite sur une « copie » de la pièce M-3, M. Oliver s'est rapidement aperçu que sa copie était erronée.

### **Les mesures nécessaires**

La pièce D-1 et l'article 6.4 sur la Recherche des dossiers concernent « la conservation à long terme des dossiers techniques », etc. Les arguments concernant la classification « technique » et « non technique » des dossiers demandés sont purement théoriques. Le cinquième alinéa de l'article 7.4 du MCM exige que « Le directeur de la qualité conserve tous les formulaires de vérification et les documents de non-conformité remplis dans les dossiers du bureau de maintenance pendant une période de cinq (5) ans ». L'article 6.4 du MCM exige que « Tous les dossiers techniques de moins d'un an soient conservés au bureau de la maintenance, dans un endroit sec et sûr ». Aussi, selon son propre MCM, les dossiers de vérification d'au moins douze

mois de Western Express (un cycle de vérification complet) devaient être disponibles à des fins d'inspection au bureau de la maintenance, sans égard à la définition de « documents techniques ». De plus, M. Oliver était au courant de la demande au sujet des dossiers manquants, étant donné qu'il a participé à la rencontre finale sur l'examen des conclusions. En fait, M. Oliver a publiquement déclaré : « Nous (Western Express) acceptons le fait qu'il y a eu des rencontres à la suite des vérifications... » Ainsi, M. Oliver a eu largement la possibilité de retrouver les documents qui pouvaient se trouver au siège social ou de fournir l'autorisation au directeur de la qualité d'y accéder, et rien de cela n'a été fait.

L'autorisation accordée à Transports Canada est suffisamment documentée en vertu des divers articles du RAC et de la *Loi sur l'aéronautique* pour investir le ministre des Transports du pouvoir de « demander et examiner » les dossiers des compagnies qui s'adonnent à des opérations aériennes. Une fois la demande présentée, il incombe à l'exploitant aérien de produire ces dossiers et documents pour le ministre. Avec tout le respect que je dois à M. Oliver, ses arguments laissant entendre que le « ministre » doit prouver l'existence des dossiers et des documents manquants sont illogiques. Les dossiers et les enregistrements demandés par le ministre sont conformes au MCM de Western Express Air Lines Inc., une condition du « contrat » entre le ministre et l'exploitant aérien, Western Express. En conséquence, toute omission de conserver et en bout de ligne de produire les dossiers et les enregistrements demandés en vertu du programme de qualité de la compagnie (article 7.4 du MCM) entraîne une « inexécution du contrat » de la part de Western Express Air Lines Inc. à l'égard du ministre des Transports.

En ce qui concerne la preuve : le fait de ne pas produire les enregistrements et les dossiers demandés équivaut à admettre le non respect des articles susmentionnés du MCM de Western Express. Les dossiers de vérification et de non-conformité constituent les seuls moyens pratiques pour Transports Canada de valider l'efficacité du système de qualité utilisé à Western Express. Le fardeau de répondre à la demande du ministre appartient au titulaire du document. M. Oliver, à titre de président et représentant de Western Express Air Lines Inc., a eu amplement la possibilité d'accomplir son devoir, tant avant que pendant l'audience, alors qu'il aurait pu assumer de témoigner devant le Tribunal et de produire une preuve sous forme des documents manquants. M. Oliver a choisi de ne pas le faire. A-t-il pris les mesures nécessaires pour prévenir la contravention? Aux yeux du Tribunal, Western Express Air Lines Inc. n'a pas prouvé qu'il a pris les mesures nécessaires comme l'ont démontré les lacunes de son témoignage et de sa preuve.

## **CONCLUSION**

J'ai examiné en profondeur la preuve et les témoignages admissibles, accordant à chacun le poids approprié et la considération qu'ils méritent. J'ai entendu la cause du ministre et celle de l'intimée, en toute équité et impartialité. J'ai accordé autant d'importance à écouter ce que l'une ou l'autre partie avait à communiquer.

En dernière analyse, j'ai établi mes conclusions en me fondant sur les faits, la preuve et les témoignages présentés devant moi. Dans l'ensemble de cette cause, le ministre a démontré selon la « prépondérance des probabilités » que le titulaire du document, Western Express Air Lines

Inc., n'a pas pris « les mesures nécessaires » dans l'exécution des fonctions particulières décrites et acceptées au MCM de la compagnie. En conséquence, Western Express Air Lines Inc. ne s'est pas acquitté des responsabilités exigées d'un exploitant aérien responsable. Je cite de nouveau les mots de M. Oliver lui-même : « De très sérieuses responsabilités découlent de l'obtention d'un certificat d'exploitation aérienne, en particulier en ce qui a trait au manuel de contrôle de maintenance, ainsi que les vérifications et les centrages qui l'accompagnent. On le rédige pour une raison très précise, soit la sécurité du public qui voyage au Canada. »

## **DÉCISION**

**En vertu de la preuve présentée et des témoignages rendus, le Tribunal a décidé de maintenir la décision du ministre et de confirmer l'amende de 1 250 \$.**

Keith Edward Green  
Conseiller  
Tribunal de l'aviation civile