

TRIBUNAL D'APPEL DES TRANSPORTS DU CANADA

ENTRE :

Ministre des Transports, requérant(e)

- et -

Cascade Avionics Ltd., intimé(e)

LÉGISLATION:

Loi sur l'aéronautique, L.R.C. 1985, ch. A-2, art. 7.7, 8.4

Règlement de l'aviation canadien, art. 573.09, al. 571.02(1)a

**Personne responsable de la maintenance (PRM), Programme d'assurance de la qualité,
Organisme de maintenance agréé (OMA), Manuels de maintenance, Constructeur original**

**Décision à la suite d'une révision
Philip D. Jardim**

Décision : le 11 juillet 2003

TRADUCTION

Cascade Avionics Ltd. a effectivement contrevenu à l'alinéa 571.02(1)a et à l'article 573.09 du Règlement de l'aviation canadien. Les amendes imposées doivent être maintenues. L'amende totale de 2 500 \$ est payable au Receveur général du Canada et doit parvenir au Tribunal dans les quinze jours de la signification de cette décision.

Une audience en révision de l'affaire en rubrique a été tenue le mercredi 25 juin 2003 à 10 h à la Cour fédérale du Canada, à Calgary (Alberta).

HISTORIQUE

Cascade Avionics Ltd. [ci-après Cascade] est un organisme de maintenance agréé (OMA) par Transports Canada qui effectue de la maintenance de systèmes et d'instruments d'avionique de bord à l'Aéroport international de Calgary.

Transports Canada a effectué une vérification périodique de Cascade à l'Aéroport international de Calgary, entre le 29 avril et le 1^{er} mai 2002. L'équipe de vérification a trouvé quelque 15 anomalies relatives à l'exploitation de Cascade. La vérification a entraîné la suspension immédiate du certificat d'OMA de la compagnie en vertu du paragraphe 7.1(1) de la *Loi sur l'aéronautique*, en date du 1^{er} mai 2002, parce que la sécurité publique était compromise.

Une copie du rapport de vérification a de plus été envoyée à la division de l'Application de la loi; une enquête a suivi et Transports Canada a délivré un Avis d'amende pour contravention contre Cascade, en vertu de l'article 7.7 de la *Loi sur l'aéronautique*, en date du 22 janvier 2003. L'amende imposée était de 2 500 \$, soit 1 250 \$ pour chacun des deux chefs d'accusation. L'amende n'a pas été payée et le ministre a déposé une demande d'audience en révision au Tribunal.

Bien que la question soit reliée, cette audience ne porte pas sur la suspension dont il est question ci-dessus, en vertu du paragraphe 7.1(1) de la *Loi sur l'aéronautique*.

L'annexe « A » de l'Avis d'amende pour contravention :

INFRACTION N° 1 – RAC 573.09

Le ou vers le 29 avril 2002, à ou aux environs de Calgary (Alberta), vous n'avez pas établi un programme d'assurance de la qualité pour vérifier et faire en sorte que la maintenance et sa gestion continuent d'être conformes à l'article 573.09 du *Règlement de l'aviation canadien*; plus particulièrement, vous n'avez pas conservé le dossier des deux cycles de vérification précédents.

AMENDE – 1 250 \$

INFRACTION N° 2 – RAC 571.02(1)a) sur la responsabilité du fait d'autrui, le paragraphe 8.4(4) de la *Loi sur l'aéronautique*

Le ou vers le 27 février 2002, à ou aux environs de Calgary (Alberta), en qualité de personne responsable de la maintenance d'un produit aéronautique, soit un transpondeur King KT76A, selon l'ordre de travail n° 24838, vous n'avez pas utilisé les méthodes, les techniques ou les pratiques les plus récentes indiquées dans la plus récente version du manuel de maintenance, plus particulièrement la révision n° 7, ou les instructions relatives au maintien de la navigabilité établis par le constructeur de ce produit, contrevenant ainsi à l'alinéa 571.02(1)a) du *Règlement de l'aviation canadien*.

AMENDE – 1 250 \$

AMENDE TOTALE – 2 500 \$

LA LOI

L'article 573.09 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) :

573.09 Le titulaire d'un certificat d'organisme de maintenance agréé (OMA) doit établir un programme d'assurance de la qualité pour vérifier et faire en sorte que la maintenance et sa gestion continuent d'être conformes au présent règlement, conformément aux normes énoncées au chapitre 573 du *Manuel de navigabilité*.

L'alinéa 571.02(1)a) du RAC :

571.02 (1) Sous réserve du paragraphe (2), toute personne qui exécute sur un produit aéronautique des travaux de maintenance ou des travaux élémentaires doit utiliser les méthodes, techniques, pratiques, pièces, matériaux, outils, équipement et appareils d'essai les plus récents, qui sont :

a) soit indiqués pour le produit aéronautique dans la plus récente version du manuel de maintenance ou des instructions les plus récentes relatives au maintien de la navigabilité établis par le constructeur de ce produit aéronautique;

[...]

LA PREUVE

L'agent de présentation de cas du ministre, M. Bill Curtain, a présenté cinq témoins qui étaient tous des employés de Transports Canada : trois membres de l'équipe de vérification, un inspecteur de l'application de la loi et le surintendant du bureau de Calgary, M. David McNab. M. McNab était de plus l'autorité qui convoquait l'équipe de vérification et la personne qui avait signé l'Avis de suspension du certificat d'OMA de Cascade. M. Curtain a mentionné les facteurs « d'aggravation » quant aux deux chefs d'accusation, désignant ainsi des incidents litigieux pendant la vérification et l'enquête qui a suivi.

Par l'intermédiaire de ses cinq témoins, M. Curtain a présenté 15 pièces et des copies de la loi pertinente, soit l'article 573.09 et l'alinéa 571.02(1)a) du RAC. J'ai jugé que l'ensemble des témoins étaient très crédibles et que la preuve présentée se rapportait clairement aux infractions alléguées des règlements. Le rapport de vérification révélait quelque 15 infractions et lacunes dans l'exploitation de la compagnie en qualité d'OMA (pièces M-1 et M-2). Certaines se répétaient. Toutefois, la Division de l'application de la loi a choisi de poursuivre la compagnie uniquement sur deux d'entre elles : 1. le défaut de maintenir un système d'assurance de la qualité, et 2. le défaut de mettre à jour ses publications techniques.

En ce qui concerne le chef d'accusation n° 1 (art. 573.09 du RAC), les pièces M-3 et M-4 indiquent qu'il n'y avait pas de dossier sur les deux vérifications précédentes, soit avant avril 2002. Ces dossiers sont prescrits en vertu de ce règlement, plus particulièrement en vertu du sous-alinéa 573.09(2)f)(vii) du *Manuel de navigabilité*. Ce règlement vise à consigner les constats des vérifications et la liste des corrections effectuées.

De plus, le ministre a tenté de présenter une preuve relative au dossier de vérification de la compagnie. J'ai refusé d'accepter cette preuve parce que je ne la jugeais pas pertinente par rapport aux chefs d'accusation présentés à l'audience et pour des motifs d'équité et de justice naturelle. Le dossier antérieur d'un titulaire de document ne vient pas prouver que des infractions courantes ont été commises.

M. Stanley Wong, président de Cascade, représentait l'intimée. Je me suis donné beaucoup de mal pour familiariser M. Wong avec les procédures d'une audience en révision et j'ai tenté de le guider tout au long des procédures. J'ai dû intervenir très souvent pour empêcher M Wong de s'éloigner du sujet et garder l'audience dans son cadre. Il m'a semblé que M. Wong utilisait l'audience comme moyen d'interroger Transports Canada sur la conduite de la vérification qui a entraîné cette audience. Il est devenu agressif à l'occasion et il fallait intervenir pour apaiser l'atmosphère.

L'infraction n° 2 est relative à la responsabilité du fait d'autrui et j'ai soigneusement donné des directives à M. Wong sur les articles 8.4 et 8.5 de la *Loi sur l'aéronautique*. Il a dit qu'il comprenait leur signification. Pendant son contre-interrogatoire des témoins, M. Wong a admis que Cascade n'avait pas consulté les manuels : la compagnie effectuait ce travail depuis 18 ans, le considérait comme répétitif et ne consultait pas les manuels de maintenance du fabricant d'équipement (OEM), plus précisément dans ce cas, le manuel King du transpondeur KT76A. L'équipe de vérification a trouvé la dernière version du document encore dans son emballage de polythène, sans compter qu'elle n'avait pas été consultée avant ou pendant la maintenance reliée à l'ordre de travail n° 24838. M. Wong a tenté de justifier cette lacune en établissant que la révision n° 7 n'était pas appropriée aux travaux effectués dans ce cas particulier. Le témoin du ministre a répondu que parce que le manuel du KT76A n'avait été ni amendé ni consulté soit avant ou pendant la maintenance, Cascade ne pouvait pas savoir si la révision était appropriée au travail effectué. De plus, M. Schroeder a repéré certains autres manuels qui n'étaient pas à jour et a signalé que le travail avait été effectué sur les différents équipements respectifs sans que les manuels courants et les mises à jour ne soient consultés. La pièce M-7, un extrait du manuel des politiques de maintenance de Cascade se lit comme suit : « CASCADE AVIONICS LTD. utilise les plus récentes versions des manuels du constructeur ou des publications servant à effectuer les tâches de maintenance ». Les pièces M-8, M-9 et M-10 indiquent aussi des lacunes documentaires.

À partir des déclarations de M. Wong au cours du contre-interrogatoire des témoins, il devint évident qu'il n'appréciait pas l'obligation de consulter les manuels ou de les conserver à jour. En réalité, il a dit que les manuels n'étaient pas utilisés. Il a demandé plusieurs questions aux témoins de Transports Canada pendant son contre-interrogatoire sur les erreurs commises par Cascade pour nuire à la sécurité publique. Ces questions ont été soulevées en regard de la suspension en vertu du paragraphe 7.1(1) de la *Loi sur l'aéronautique* qui n'était pas soulevée à cette audience et elles étaient peu pertinentes quant aux infractions alléguées à la présente audience en révision.

M. Wong a aussi contesté l'importance des amendes imposées à Cascade lorsqu'il interrogeait M. Paulhus, de la division de l'Application de la loi. On a expliqué qu'il s'agissait des amendes

reliées à la première infraction d'une corporation, soit 1 250 \$ comparativement à 250 \$ pour un individu.

M. Wong a contre-interrogé le dernier témoin, M. McNab, de façon agressive, sur les motifs pour lesquels le certificat d'OMA de Cascade avait été suspendu et sur la question de la sécurité publique. J'ai dû intervenir pour l'aviser que l'audience ne concernait pas cette question et qu'elle n'était pas une tribune pour recueillir des renseignements à ce sujet. Il s'agissait-là d'une question qui datait maintenant de 13 mois et de laquelle il aurait dû s'entretenir avec M. McNab au moment opportun. Le témoin a patiemment répondu aux questions de M. Wong, de façon transparente et sympathique.

Au début de l'audience et à la fin de la cause du ministre, j'avais avisé M. Wong qu'il avait l'occasion de présenter une preuve et des témoins pour se défendre des allégations. Il a dit qu'il n'avait ni preuve ni témoins à présenter. Il a choisi de présenter un résumé de la façon dont il voyait la poursuite contre lui. Il n'a aucunement nié les allégations contre lui ni présenté de preuve pour les réfuter.

Dans son résumé, M. Wong a reconnu les infractions relatives à l'assurance de la qualité. Il a dit qu'il avait embauché M. Cox pour lui confier la charge de la maintenance (PRM – Personne responsable de la maintenance, pièce M-13). M. Wong n'est plus responsable de la maintenance. Il s'agissait d'une des conditions du rétablissement du certificat d'OMA de la compagnie.

M. Wong a contesté le deuxième chef d'accusation et sa pertinence quant au travail effectué relativement à l'ordre de travail n° 24838. Il a réitéré que la révision n° 7 du manuel King ne se rapportait pas au travail accompli en vertu de l'ordre de travail. Il a de plus contesté l'importance de l'amende de 1 250 \$ et il s'interrogeait sur les retombées de cette infraction sur la sécurité publique. Il considérait que l'équipe de vérification était « très sévère » et que le chef d'accusation était non-justifié et injuste.

Sa compagnie avait connu de sérieuses contraintes financières et avait subi une perte de crédibilité. Plusieurs membres expérimentés du personnel qui avaient travaillé chez Cascade avaient quitté la compagnie pour occuper des postes fort dignes de confiance dans des organisations de plus d'envergure. Un d'eux était devenu directeur de maintenance.

M. Wong a dit qu'il considérait une vérification comme un « bulletin d'école secondaire ». On ne peut atteindre 100 % mais de 80 à 85 %. M. Cox était maintenant responsable de la maintenance et « ce genre de choses ne devrait plus se produire ».

Le résumé de M. Curtin a réitéré la preuve du ministre. Il a souligné la déclaration de M. Wong selon laquelle « un OMA n'a pas à consulter les manuels » comme étant manifestement irresponsable. En parlant de la peine, il a fait ressortir que les amendes imposées étaient minimales pour une première infraction.

DISCUSSION ET DÉCISION

Le ministre a prouvé que Cascade avait enfreint les règlements cités ci-dessus, selon la prépondérance des probabilités. De plus, il semble que Transports Canada a été en quelque sorte indulgente pour avoir choisi de poursuivre la compagnie uniquement en raison de deux infractions, alors que le rapport de vérification et d'autres preuves en citent de nombreuses autres. Puisqu'il s'agit d'une première infraction, il est évident que Transports Canada voudrait travailler avec la compagnie pour améliorer son rendement et son respect des règlements.

M. Wong s'est objecté au chef d'accusation n° 2 et l'a jugé injuste. Cette croyance semblait émaner du fait que la révision n° 7 du manuel King n'avait pas d'incidence sur le travail effectivement accompli en regard de l'ordre de travail n° 24838, ceci a été découvert seulement après le fait. La révision était encore dans son enveloppe plusieurs mois plus tard, au moment de la visite de l'équipe de vérification. De plus, il semble que le mépris de M. Wong à l'égard des manuels soit clairement évident.

Cascade est une petite compagnie et j'ai de la compassion pour les répercussions financières que peuvent avoir sur elle des amendes substantielles. Toutefois, la preuve présentée par le ministre fait ressortir que ces infractions avaient un caractère répétitif. Les déclarations persistantes de M. Wong au sujet de son mépris des manuels et son manque de respect pour les vérifications, ne m'encouragent pas à réduire les amendes imposées. Je considère, plutôt, que Transports Canada a été indulgent dans cette cause.

À la conclusion de cette audience, j'ai décidé que le ministre des Transports a prouvé selon la prépondérance des probabilités que Cascade avait effectivement contrevenu à l'alinéa 571.02(1)a) et à l'article 573.09 du RAC. Les amendes imposées doivent être maintenues.

Philip D. Jardim
Conseiller
Tribunal d'appel des transports du Canada