

TRIBUNAL D'APPEL DES TRANSPORTS DU CANADA

ENTRE :

Sharp Wings Ltd., requérant(e)

- et -

Ministre des Transports, intimé(e)

LÉGISLATION:

Règlement de l'aviation canadien, DORS/96 433, para. 605.86(1)

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

Décision : le 15 juillet 2011

Référence : *Sharp Wings Ltd. c. Canada (Ministre des Transports)*, 2011 TATCF 18 (Révision)

[Traduction française officielle]

Affaire entendue à Williams Lake (Colombie-Britannique), le 8 décembre 2010

Arrêt : Le ministre des Transports a prouvé, selon la prépondérance des probabilités, que la requérante, Sharp Wings Ltd., a contrevenu au paragraphe 605.86(1) du *Règlement de l'aviation canadien*. En conséquence, l'amende de 5 000 \$ est maintenue. Ce montant est payable au receveur général du Canada et doit parvenir au Tribunal d'appel des transports du Canada dans les trente-cinq (35) jours suivant la signification de la présente décision.

I. HISTORIQUE

[1] La requérante, Sharp Wings Ltd. (« Sharp Wings »), est une compagnie d'aviation privée située à Williams Lake, en Colombie-Britannique. Le 6 mai 2010, le ministre des Transports (« ministre ») a délivré un avis d'amende pour contravention (« avis ») à Sharp Wings en lien avec une contravention présumée au paragraphe 605.86(1) du *Règlement de l'aviation canadien* (« RAC »).

[2] L'annexe A de l'avis prévoit ce qui suit :

[traduction]

Le ou vers le 19 juin 2009 cette date, à ou près de Williams Lake, en Colombie-Britannique, vous, Sharp Wings Ltd., avez permis à une personne d'effectuer le décollage d'un aéronef immatriculé C-FGFD dont vous aviez la garde et la responsabilité légales, alors que la maintenance de l'aéronef n'avait pas été effectuée conformément à un calendrier de maintenance approuvé par le ministre, pour l'utilisateur de l'aéronef, en vertu du paragraphe 605.86(2) du *Règlement de l'aviation canadien* (« RAC »), plus particulièrement la pompe à vide montée sur l'aéronef immatriculé C-FGFD dépassait l'intervalle de révision recommandé, contrevenant ainsi au paragraphe 605.86(1) du RAC.

Amende infligée : 5 000 \$

[3] Le 4 juin 2010, Sharp Wings a déposé une requête en révision de la décision du ministre auprès du Tribunal d'appel des transports du Canada.

II. LOIS ET RÈGLEMENTS

[4] Le paragraphe 605.86(1) du RAC est libellé comme suit :

605.86 (1) Sous réserve du paragraphe (3), il est interdit à toute personne d'effectuer le décollage d'un aéronef dont elle a la garde et la responsabilité légales ou de permettre à toute personne d'effectuer un tel décollage, à moins que la maintenance de l'aéronef ne soit effectuée :

a) conformément à un calendrier de maintenance qui est conforme aux *Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs*;

b) lorsque l'aéronef est utilisé en application de la sous-partie 6 de la partie IV ou de la partie VII, ou dans le cas d'un gros aéronef, d'un aéronef pressurisé à turbomoteur ou d'un dirigeable, conformément à un calendrier de maintenance approuvé par le ministre, pour l'utilisateur de l'aéronef, en application du paragraphe (2).

[5] Le paragraphe (2) de l'appendice D – *Calendrier de maintenance approuvé d'un exploitant* de la norme 625 du RAC, prévoit ce qui suit :

(2) En vertu des dispositions du paragraphe 605.86(1), le calendrier de maintenance approuvé d'un exploitant aérien doit être établi de manière à respecter les exigences de maintenance de l'appendice C.

[6] L'article 7 de l'appendice C – *Tâches hors calendrier et exigences relatives à la maintenance de l'équipement* de la norme 625 du RAC, prévoit ce qui suit :

7. Moteurs

Tous les moteurs à piston et les turbomoteurs installés sur des avions ou des hélicoptères exploités en vertu des dispositions de la sous-partie 406 du RAC, sur de gros aéronefs exploités en vertu des dispositions de la sous-partie 604 du RAC, et sur des aéronefs exploités en vertu des dispositions de la partie VII du RAC, doivent être révisés aux intervalles recommandés par le constructeur du moteur, ou selon un autre intervalle à périodicité fixe ou un calendrier de maintenance selon l'état approuvé en vertu des dispositions de l'appendice D.

III. PREUVE

A. Ministre des Transports

(1) Stephen Bailey

[7] Stephen Bailey travaille chez Transports Canada comme inspecteur de la sécurité de l'aviation civile à la maintenance et à la construction des aéronefs, à Prince George, en Colombie-Britannique. M. Bailey a déclaré qu'il avait été nommé inspecteur principal de la maintenance (« IPM ») pour Sharp Wings le 1^{er} avril 2009. Le 23 avril 2009, il a eu une rencontre préliminaire avec Grant Schuetze, directeur des opérations chez Sharp Wings. Pendant cette rencontre, il a relevé quelques anomalies, par exemple, la maintenance du tableau de fonctionnement des systèmes de bord de l'aéronef n'avait pas été effectuée depuis septembre 2008. M. Schuetze lui a dit que le Beaver était à vendre et n'avait pas servi depuis longtemps, que le Cessna 206 n'avait pas servi depuis plusieurs années et que le seul aéronef opérationnel qu'ils avaient était un Cessna 182.

[8] M. Bailey a déclaré dans son témoignage que, à la suite de cette première visite, il a téléphoné à Lawrence Ando le 23 avril 2009. M. Ando était responsable de la maintenance chez Sharp Wings. M. Ando a affirmé qu'il n'avait reçu aucune formation donnée par Sharp Wings et qu'il n'avait pas accès aux feuilles d'évaluation, aux fiches d'inspection ou aux bons de commande, étant donné que ces documents se trouvaient à Williams Lake et qu'il était à Vancouver. M. Ando a déclaré qu'il ne se rendait à Williams Lake que lorsque Sharp Wings le lui demandait.

[9] Compte tenu des anomalies susmentionnées et du fait qu'il était préoccupé par certaines déficiences qui n'avaient pas été réparées, M. Bailey a recommandé à son surintendant de procéder à une inspection d'urgence chez Sharp Wings.

[10] L'inspection d'urgence a eu lieu du 23 au 25 juin 2009. M. Bailey a rédigé trois avis de détection à l'encontre de Sharp Wings. Le premier avis de détection portait sur le fait que les trousseaux d'inspection utilisés par Sharp Wings étaient périmés depuis une trentaine d'années et que, lors d'une douzaine d'inspections environ, les trousseaux d'inspection utilisés étaient destinés à un Cessna 150 et un Cessna 172, et non à un Cessna 182 qui était inspecté. Le deuxième avis de détection concernait le programme des moteurs selon état. Lors de son inspection des dossiers de moteurs selon état du Cessna 182, M. Bailey a remarqué qu'au moins cinq entrées étaient soit inexactes, soit falsifiées. M. Bailey a alors montré les dossiers à David Chapin, le technicien

d'entretien d'aéronefs (« TEA ») dont la signature figurait sur ces entrées. M. Chapin a affirmé qu'il ne les reconnaissait pas.

[11] Le 25 juin 2009, un essai a été effectué sur le Cessna 182. M. Bailey, John Stewart, inspecteur et rédacteur, ainsi que Gideon Schuetze, propriétaire de Sharp Wings, se trouvaient à bord de l'avion. M. Bailey a remarqué que le régime maximal était compris entre 2 300 et 2 400 tr/min, valeur qui semblait ne pas correspondre au régime de 2 520 tr/min enregistré dans les cinq inscriptions mentionnées antérieurement.

[12] Le troisième avis de détection (pièce M-1), sur lequel repose la contravention alléguée, concernait une infraction au paragraphe 605.86(1) du RAC, plus particulièrement la pompe à vide montée sur l'avion immatriculé C-FGFD, laquelle dépassait son intervalle de révision recommandé.

[13] Dans le cadre de son témoignage, M. Bailey a déclaré que pendant son inspection, une recherche dans le Registre des aéronefs civils canadiens avait permis de confirmer que le Cessna 182G immatriculé C-FGFD appartenait à Sharp Wings (pièce M-10). Sharp Wings a obtenu une approbation des calendriers de maintenance P-0764 approuvant un programme des moteurs selon état de moteurs en vertu du RAC et de l'*Avis de navigabilité* (« AN ») de série B, AN n° B041 (pièce M-3b). M. Bailey a mentionné que l'AN n° B041 prévoit ce qui suit : « Aux fins du présent programme, tous les composants nécessaires pour le fonctionnement du moteur (par exemple, une magnéto ou un carburateur, mais pas une pompe à vide ni un régulateur d'hélice) peuvent être inclus dans le programme selon état ». En d'autres mots, la pompe à vide et le régulateur d'hélice doivent être révisés conformément aux exigences du constructeur.

[14] M. Bailey a vérifié dans la base de données de l'aviation de Transports Canada, le « Système Web d'information sur le maintien de la navigabilité », et il a découvert que le moteur de l'avion était un Teledyne Continental O-470-R portant le numéro de série 130425AR (pièce M-11). Il a déclaré en outre que, d'après le bulletin d'information sur l'entretien de Teledyne Continental Aircraft Engine, révisé le 28 mars 2003, l'intervalle de révision du moteur O-470-R ainsi que de ses composants et accessoires était de 1 500 heures ou 12 ans, selon la première de ces éventualités (pièce M-8). M. Bailey a déclaré que d'après la révision 12 du bulletin de service TBO S/B-33580-M du 28 février 2007 d'un autre constructeur, Woodward Governor Company (« Woodward »), l'intervalle de révision était de 500 heures (pièce M-9).

[15] Lors du contre-interrogatoire réalisé par Grant Schuetze, M. Bailey a expliqué pourquoi il croyait que les inscriptions avaient été falsifiées. Il a répété une fois de plus que lorsqu'il a effectué l'essai, le régime maximal était compris entre 2 300 et 2 400 tr/min, valeur qui ne semblait pas correspondre au régime de 2 520 tr/min enregistré dans les cinq inscriptions qui figuraient dans le carnet de vol. M. Bailey a fait remarquer que pour obtenir un régime de 2 520 tr/min, la pression d'admission aurait dû être de plus de 20 pouces, mais que dans le carnet de route, elle n'était que de 20 pouces.

[16] Gideon Schuetze a également contre-interrogé M. Bailey. Il lui a demandé s'il avait regardé le nanomètre à vide en effectuant l'essai, et M. Bailey lui a répondu que non, car l'essai visait à vérifier le régime.

(2) Claudio Rosa

[17] Claudio Rosa est inspecteur de la sécurité de l'aviation civile chez Transports Canada, à la Direction de l'application de la loi en aviation, depuis 2002. Il détient une licence de technicien d'entretien d'aéronefs (TEA) depuis 1987. À la suite d'une enquête sur les allégations soulevées dans l'avis de détection, M. Rosa a déclaré qu'il avait constaté environ 600 infractions présumées commises par Sharp Wings, mais qu'il avait décidé de recommander d'accuser Sharp Wings d'une seule infraction, étant donné que cela aurait coûté trop cher à la compagnie autrement.

[18] M. Rosa a indiqué qu'il avait interrogé Gideon Schuetze à propos du modèle de la pompe à vide qui se trouvait dans l'aéronef de ce dernier. M. Rosa a reçu de sa part une télécopie précisant qu'il s'agissait d'un modèle Garwin G455RX. M. Rosa a constaté que l'entreprise qui fabriquait cette pompe avait cessé ses activités et qu'Otech Engineering était maintenant le point de contact. Un représentant d'Otech Engineering a dit à M. Rosa qu'il n'y avait pas de temps entre révisions prévu pour cette pompe.

[19] M. Rosa a affirmé que Sharp Wings exploitait le moteur de l'avion en vertu d'un programme de maintenance selon état des moteurs dont traite l'AN n° B041. Il a expliqué que les entreprises peuvent effectuer une demande relativement à ce programme en vue de l'exploitation selon état de leurs moteurs, ce qui signifie que si ces derniers satisfont aux conditions figurant dans l'AN B041, ils ne bénéficient pas de l'intervalle de révision normal que recommande le constructeur. M. Rosa a ajouté que ce programme ne donnait pas « carte blanche », car des conditions s'y rattachaient, comme par exemple l'exclusion de certains composants. Dans les cas où aucun intervalle n'est prescrit par le constructeur, l'intervalle de révision du moteur prévaut, ce qui signifie que soit le temps prescrit par Woodward (500 heures) ou le temps mentionné par Teledyne (1 500 heures ou 12 ans) s'applique.

[20] Gideon Schuetze a contre-interrogé M. Rosa et il lui a demandé de quelle façon il avait obtenu un intervalle de révision de 1 500 heures. M. Rosa lui a expliqué qu'il avait utilisé la valeur de 1 500 heures fournie par Teledyne (pièce M-8). M. Rosa a également mentionné que l'avion avait volé environ 2 500 heures entre 2001 et 2009, ce qui correspondait à 1 000 heures de plus que le nombre d'heures permis et à quelque 600 vols.

B. Requérante

(1) Gideon Schuetze

[21] Gideon Schuetze a déclaré qu'il possédait une vaste expérience de vol et qu'il n'avait jamais eu de problème avec une pompe à vide. M. Schuetze a ajouté que Sharp Wings s'était toujours montrée très prudente, ce qui n'est pas le cas des nouveaux exploitants aériens. M. Schuetze a fait valoir qu'il ne devrait pas être le seul responsable de la contravention. Enfin, il a affirmé que la déréglementation actuelle de l'industrie aéronautique fait en sorte qu'il est très difficile pour les petits exploitants aériens d'exploiter une entreprise.

[22] Le représentant du ministre a contre-interrogé M. Schuetze. Il lui a demandé s'il était un TEA. M. Schuetze a déclaré qu'il n'en était pas un et qu'il avait signé un document qui lui conférait la responsabilité de tout ce qui pouvait se produire dans le cadre de son entreprise.

(2) Grant Schuetze

[23] Grant Schuetze a déclaré qu'il n'arrivait pas à comprendre pourquoi les autres fonctionnaires de Transports Canada n'avaient pas vu par le passé que la révision de la pompe à vide était requise.

[24] Le représentant du ministre a contre-interrogé M. Schuetze. Il lui a demandé s'il savait qui était responsable de la maintenance en juillet 2004, date à laquelle les 1 500 heures auraient été écoulées et la révision aurait été nécessaire. M. Schuetze ne s'en souvenait pas précisément.

IV. ARGUMENTS

A. Ministre des Transports

[25] Le ministre a prouvé que le Cessna 182, immatriculé C-FGFD, était sous la garde et la responsabilité de la requérante, Sharp Wings, et que Gideon Schuetze était le propriétaire de l'entreprise.

[26] Le ministre a également établi que Sharp Wings suivait un programme de maintenance selon état approuvé par le ministre et que ce programme exclut les pompes à vide.

[27] Le ministre a démontré que le temps entre révisions pour la pompe à vide recommandé par le motoriste était de 1 500 heures et que l'aéronef avait largement dépassé ces heures, tel qu'en font foi les carnets de bord (pièce M-12).

[28] De plus, le ministre a établi qu'il s'est montré très indulgent en ne portant contre la requérante qu'une seule accusation pour avoir contrevenu au paragraphe 605.86(1) du *RAC*.

[29] Enfin, le représentant du ministre a souligné que le ministre est responsable de la sécurité de l'ensemble de l'industrie aéronautique, non seulement des exploitants aériens, mais aussi du public en général.

B. Requérante

[30] La requérante n'a pas présenté de plaidoyer final.

V. ANALYSE

[31] Le ministre a fourni une preuve détaillée de la contravention au paragraphe 605.86(1) du *RAC*.

[32] En effet, un aéronef ne devrait pas être utilisé, « à moins que la maintenance de l'aéronef ne soit effectuée » :

a) conformément à un calendrier de maintenance qui est conforme aux *Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs*;

b) lorsque l'aéronef est utilisé en application de la sous-partie 6 de la partie IV ou de la partie VII, ou dans le cas d'un gros aéronef, d'un aéronef pressurisé à turbomoteur ou d'un dirigeable, conformément à un calendrier de maintenance approuvé par le ministre, pour l'utilisateur de l'aéronef, en application du paragraphe (2).

[33] Par ailleurs, selon le paragraphe (2) de l'appendice D de la norme 625 du *RAC*, l'exploitant aérien est tenu de respecter les exigences de maintenance de l'article 7 de l'appendice C de la norme 625 du *RAC*, lequel prévoit ce qui suit :

Tous les moteurs à piston et les turbomoteurs installés sur des avions ou des hélicoptères exploités en vertu des dispositions de la sous-partie 406 du *RAC*, sur de gros aéronefs exploités en vertu des dispositions de la sous-partie 604 du *RAC*, et sur des aéronefs exploités en vertu des dispositions de la partie VII du *RAC*, doivent être révisés aux intervalles recommandés par le constructeur du moteur, ou selon un autre intervalle à périodicité fixe ou un calendrier de maintenance selon l'état approuvé en vertu des dispositions de l'appendice D.

[34] Le conseiller estime que, de toute évidence, Sharp Wings ne s'est pas conformée aux exigences relatives à la maintenance, bien que l'exploitant aérien soit responsable de son aéronef.

[35] Les deux témoins du ministre ont livré des témoignages similaires. Ils ont prouvé que l'aéronef était immatriculé au nom de Sharp Wings et que Gideon Schuetze était le propriétaire de la compagnie.

[36] De plus, les témoins du ministre ont prouvé que l'aéronef suivait un programme de maintenance selon état. Ils ont expliqué l'essentiel du programme de maintenance selon état et ses exclusions, à savoir la pompe à vide et l'hélice. Ils ont également démontré que le temps entre révisions pour les pièces exclues correspondait soit aux 500 heures recommandées par Woodward, soit aux 1 500 heures recommandées par Teledyne (pièces M-8 et M-9).

[37] La requérante ne pouvait fournir d'explications pour justifier son inaction dans cette affaire. Le fait que d'autres entreprises puissent également avoir contrevenu au *RAC* et ne se montraient pas aussi prudentes que Sharp Wings ne dispense pas la compagnie. Le fait que plusieurs inspecteurs n'aient pas remarqué que la pompe à vide aurait dû être révisée avant que la contravention reprochée ne fasse l'objet d'une accusation ne l'exonère pas non plus.

[38] Le conseiller estime qu'il incombe au propriétaire enregistré d'un aéronef de se conformer à la *Loi* et au *RAC* qui régissent l'industrie aéronautique au Canada et de s'assurer que la maintenance nécessaire soit bien effectuée sur l'aéronef, tel que requis.

[39] À la lumière de la preuve soumise par le ministre, le conseiller conclut que la contravention à l'encontre de Sharp Wings est justifiée.

VI. DÉCISION

[40] Le ministre des Transports a prouvé, selon la prépondérance des probabilités, que la requérante, Sharp Wings Ltd., a contrevenu au paragraphe 605.86(1) du *RAC*. En conséquence, l'amende de 5 000 \$ est maintenue.

Le 15 juillet 2011

Stephen Rogers

Conseiller