

**TRIBUNAL D'APPEL DES TRANSPORTS DU CANADA**

ENTRE :

**Leszek Grzeszczyk**, requérant(e)

- et -

**Ministre des transports**, intimé(e)

**LÉGISLATION:**

*l'alinéa 6.71 (1)b) de la Loi sur l'aéronautique, L.R.C. (1985), ch. A-2*

---

**Décision à la suite d'une révision  
Patrick T. Dowd**

---

**Décision : le 31 mai 2016**

Référence : *Grzeszczyk c. Canada (Ministre des Transports)*, 2016 TATCF 15 (révision)

Affaire entendue à : Toronto (Ontario), le 10 mai 2016

**DÉCISION ET MOTIFS À LA SUITE DE LA RÉVISION**

**Arrêt :** Le ministre a démontré, selon la prépondérance des probabilités, que le requérant, Leszek Grzeszczyk, n'a pas satisfait aux conditions nécessaires à la délivrance d'un document d'aviation canadien; en l'occurrence une licence de pilote de ligne (LPL).

**I. HISTORIQUE**

[1] Le ministre des Transports (ministre) a délivré un avis de refus (avis) de délivrer un document d'aviation canadien au requérant, M. Leszek Grzeszczyk, par courrier recommandé le 26 septembre 2014, expliquant qu'il n'avait pas satisfait aux conditions nécessaires à la délivrance d'une LPL.

[2] Les motifs exposés dans l'avis se lisent comme suit :

[TRADUCTION] Précisément, vous n'avez pas accumulé le nombre total d'heures et les vols-voyages de nuit requis en qualité de commandant de bord (CdB). Transports Canada ne peut accorder une approbation à un commandant de bord qui a participé à un programme de

surveillance étranger et, par conséquent, vous ne pouvez pas utiliser les heures accumulées dans le cadre de ce programme aux fins de la délivrance d'une licence.

## II. LOIS, RÈGLEMENTS ET POLITIQUES

[3] Alinéa 6.71(1)b) de la *Loi sur l'aéronautique*, L.R.C. (1985), ch. A-2

*Règlement de l'aviation canadien (RAC 401.06 (1) b) c)*

*Règlement de l'aviation canadien (RAC 401.11 (1) (2)*

*Règlement de l'aviation canadien (RAC 421.11 (2)*

*Règlement de l'aviation canadien (RAC 421.34 (4) a) b)*

[4] Le fondement du refus de délivrer ou de modifier un document d'aviation canadien est établi aux termes de l'alinéa 6.71(1)b) de la *Loi sur l'aéronautique*, qui énonce :

**6.71 (1)** Le ministre peut refuser de délivrer ou de modifier un document d'aviation canadien pour l'un des motifs suivants :

b) le demandeur ou l'aéronef, l'aérodrome, l'aéroport ou autre installation que vise la demande ne répond pas aux conditions de délivrance ou de modification du document;

[5] Le *Règlement de l'aviation canadien (DORS/96-433) (RAC)* est celui qui s'applique :

**401.06 (1)** Sous réserve de l'article 6.71 de la Loi, le ministre délivre un permis ou une licence de membre d'équipage de conduite ou annote une qualification sur le permis ou la licence de membre d'équipage de conduite si le demandeur lui en fait la demande en la forme et de la manière précisées dans les normes de délivrance des licences du personnel, et lui fournit les documents suivants :

**b)** les documents qui établissent que le demandeur satisfait aux exigences applicables précisées dans les normes de délivrance des licences du personnel quant aux points suivants :

**(i)** l'âge minimal,

**(ii)** l'aptitude physique et mentale,

**(iii)** les connaissances,

**(iv)** l'expérience,

**(v)** les habiletés;

**c)** les documents qui établissent que, dans la période applicable précisée dans les normes de délivrance des licences du personnel qui précède la date de la demande du permis, de la licence ou de la qualification, le demandeur a réussi un test en vol conformément aux normes de délivrance des licences du personnel.

[...]

**401.11 (1)** Il est interdit d'inscrire, dans un carnet personnel, du temps de vol accumulé par un copilote qui agit en qualité de commandant de bord sous surveillance, à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

**a)** le temps de vol a été accumulé conformément à un programme de formation de licence de pilote de ligne approuvé par le ministre en application du paragraphe (2) et mis en œuvre conformément aux normes de délivrance des licences du personnel;

**b)** le temps de vol accumulé est inscrit dans le carnet personnel conformément aux normes de délivrance des licences du personnel.

(2) Le ministre approuve le programme de formation visé à l'alinéa (1)a si les exigences applicables précisées dans les normes de délivrance des licences du personnel sont respectées.

Normes de délivrance des licences et de formation du personnel, *Règlement de l'aviation canadien (RAC) 2015-2*

[...]

**421.11 (2)** Les exploitants aériens de petits avions ou d'hélicoptères peuvent élaborer un programme de supervision comme mentionné au paragraphe (1) ci-dessus, mais ils doivent obtenir l'autorisation du ministre, laquelle sera accordée si l'exploitant a les moyens d'élaborer un tel programme de manière sûre et efficace.

[...]

#### **421.34 (4) Expérience**

Le demandeur doit satisfaire aux exigences de formation en vue de la délivrance d'une licence de pilote professionnel d'avion, non limitée au vol de jour seulement, et il doit avoir accumulé au moins 1 500 heures de vol au total, dont au moins 900 sur avion. Le temps de vol total doit comprendre un minimum de :

- a) 250 heures de vol comme commandant de bord sur avion, ce qui doit inclure, s'il y a lieu, un maximum de 100 heures de temps de vol comme commandant de bord sous surveillance, à condition que ce temps de vol soit conforme à l'article 421.11. Le temps de vol effectué en qualité de commandant de bord et de commandant de bord sous surveillance, ou les deux, devra comporter 100 heures de vol-voyage, dont au moins 25 effectuées de nuit;
- b) 100 heures de vol de nuit en qualité de commandant de bord ou de copilote dont 30 heures au moins doivent avoir été accumulées sur avion;

### **III. QUESTIONS PRÉLIMINAIRES**

[6] Aucune requête préliminaire, aucun exposé conjoint des faits ou document convenu n'a été présenté.

### **IV. PREUVE**

#### **A. Ministre**

[7] Le 14 avril 2014, le Canada a abrogé les articles 401.10 et 421.10 du *RAC* et a adopté la norme équivalente de l'OACI pour harmoniser les exigences canadiennes auprès de l'OACI. Cette norme permet en effet de prendre en compte les heures accumulées en qualité de commandant de bord dans le cadre d'un programme de supervision. Cependant, comme c'était le cas avant, le ministre doit approuver le programme conformément à l'article 421.11 du *RAC*. Le programme suivi par le requérant n'a pas été approuvé par le ministre.

[8] Mme Parsons a agi comme agent de présentation du cas pour le ministre. Elle a remis au président et au requérant un cartable contenant les articles pertinents du *RAC*. Dans son exposé initial, Mme Parsons a affirmé que Transports Canada avait une responsabilité légale d'examiner toutes les demandes de documents d'aviation. Elle a informé le président qu'elle n'avait qu'un témoin et ne présenterait que quatre pièces. Mme Parsons a cité son témoin à comparaître, Mme Deborah Syke à la barre.

**Deborah Syke**

[9] Mme Syke avait beaucoup d'expérience, ayant travaillé pour Transports Canada pendant 29 ans. Actuellement, elle occupe le poste d'inspectrice de la sécurité de l'aviation civile, aux Opérations aériennes. Mme Syke a confirmé avoir examiné la requête de M. Grzeszczyk visant à obtenir une LPL. Elle s'est souvenue de la conversation avec le requérant, mais en raison du temps qui a passé elle n'arrivait pas à se souvenir des échanges verbaux exacts. Cependant, elle se souvenait fermement ne pas avoir dit au requérant qu'il pouvait utiliser le temps de vol accumulé en qualité de CdB dans le cadre du programme de supervision. Elle était également persuadée que le requérant ne l'avait pas informée qu'il s'agissait d'un programme étranger. Mme Syke lui a mentionné que ce temps de vol aurait pu être pris en compte si le ministre avait approuvé le programme en application du paragraphe 401.11(1) du RAC. Aucune approbation n'a été accordée. Mme Syke a précisé que le refus n'était pas définitif et que le requérant pourrait présenter une nouvelle requête après avoir accumulé le temps de vol exigé. Il sera également nécessaire, en raison de l'expiration de la période de validité de 24 mois, que le requérant reprenne les examens SAMRA et SARON.

[10] Mme Parsons a présenté quatre pièces qui ont été examinées et identifiées par le témoin :

- a. M-1 La requête de M. Grzeszczyk visant à obtenir une LPL.
- b. M-2 Les copies pertinentes de certaines pages du carnet de bord du requérant.
- c. M-3 Le courriel du requérant destiné à Jessie Dimas et la réponse de celle-ci.
- d. M-4 L'avis de refus.

[11] Il n'y a pas eu de contre-interrogatoire par le requérant.

[12] Ainsi se terminait la présentation de la preuve du ministre.

## **V. ARGUMENTS**

### **A. Ministre**

[13] La représentante du ministre a présenté de brèves conclusions finales. La législation applicable et pertinente pour appuyer la décision du ministre a été examinée. Mme Parsons a mentionné que l'obtention de l'approbation du ministre était essentielle à l'égard d'un CdB ayant participé à un programme de supervision étranger, pour que les heures de vol soient prises en compte en vue de la délivrance d'une LPL.

### **B. Requérant**

[14] Le requérant n'a cité aucun témoin, n'a présenté aucune pièce, et ne s'est pas présenté à la barre. Cependant, il a fourni une déclaration au président dans laquelle il a exprimé sa frustration du fait que le Canada n'acceptait pas le temps accumulé en qualité de CdB à l'égard d'un programme de supervision dans un pays membre à la fois de l'EU et de l'OACI.

[15] Le requérant a affirmé qu'il suivrait une formation de capitaine de Polish Airlines en septembre après quoi il pourrait effectuer des vols pour la ligne aérienne. Il a estimé qu'après deux mois de vol de ligne, il aurait suffisamment de temps de vol pour répondre aux conditions de Transports Canada en vue de la délivrance d'une LPL. Selon le président, le requérant avait l'intention de présenter une nouvelle requête.

## **VI. ANALYSE**

[16] Avec beaucoup de sympathie pour le requérant, parce que sa prétention était une hypothèse valable selon laquelle le ministre accepterait le temps accumulé en qualité de CdB dans le cadre d'un programme de supervision à n'importe quel endroit, je conclus que Transports Canada a agi correctement conformément au *RAC* et à la *Loi sur l'aéronautique*. Les personnes présentes à l'audience ont fait preuve de beaucoup de professionnalisme et j'ai senti qu'elles regrettaient de ne pas être en mesure d'accepter la demande de M. Grzeszczyk.

## **VII. DÉCISION**

[17] Le ministre a établi, selon la prépondérance des probabilités, que le requérant, M. Leszek Grzeszczyk, n'a pas répondu aux conditions de délivrance d'une licence de pilote de ligne – avion, en application de la partie 421.11 du *Règlement de l'aviation canadien*.

Le 31 mai 2016

(Original signé)

P. T. Dowd

Conseiller