

TRIBUNAL D'APPEL DES TRANSPORTS DU CANADA

ENTRE :

Blair William Jensen, appellant(e)

- et -

Ministre des Transports, intimé(e)

LÉGISLATION:

Règlement de l'aviation canadien, DORS/96-433, aux alinéas 700.15(1)c) et 703.88(1)d)

Décision à la suite d'un appel
Howard M. Bruce, Dr. Trevor Allan Gillmore, Franco Pietracupa

Décision : le 4 mai 2010

Référence : *Jensen c. Canada (Ministre des Transports)*, 2010 TATCF 10 (appel)

[Traduction française officielle]

Affaire entendue à Saskatoon (Saskatchewan) le 3 février 2010

Arrêt : L'appel est rejeté. Le comité d'appel maintient la décision rendue à la suite de la révision, qui confirme la décision du ministre d'infliger une amende de 1 000 \$ pour chaque contravention, pour un total de 2 000 \$.

Le montant total de 2 000 \$ 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.

N^{os} de dossier : W-3373-33

W-3375-41

I. HISTORIQUE

[1] Une vérification spécialisée de l'entreprise 102643 Aviation Ltd., s/n Ursus Aviation, a eu lieu du 11 au 13 septembre 2006. Au cours de la vérification et de l'enquête, l'équipe de vérification a conclu que Blair William Jensen avait accumulé plus de 150 heures de vol dans la période de 30 jours consécutifs s'étendant du 30 juillet au 28 août 2006, et qu'il avait également dépassé 210 heures de vol dans la période de 42 jours consécutifs s'étendant du 30 juillet au 9 septembre 2006.

[2] De plus, M. Jensen n'avait pas bénéficié de trois périodes de repos de 24 heures consécutives dans une période de 30 jours consécutifs, du 13 août au 10 septembre 2006, et il ne répondait pas aux exigences du programme d'entraînement en vol correspondant à l'entraînement périodique annuel sur un avion monomoteur, en l'occurrence le Cessna 172 immatriculé C-GJUB.

A. N° de dossier W-3373-33 (Blair William Jensen)

[3] Le 30 avril 2007, le ministre des Transports a infligé des amendes à M. Jensen pour avoir contrevenu aux alinéas 700.15(1)c) et 703.88(1)d) du *Règlement de l'aviation canadien* (« RAC »), conformément à l'article 7.7 de la *Loi sur l'aéronautique* (« Loi »).

B. N° de dossier W-3375-41 (Ursus Aviation)

[4] Le 30 avril 2007, le ministre des Transports a infligé des amendes à Ursus Aviation, pour avoir contrevenu aux alinéas 700.15(1)c), 700.19(1)b) et 703.88(1)d) du RAC.

II. LOIS, RÈGLEMENTS ET POLITIQUES

[5] Les alinéas 700.15(1)c), 700.19(1)b) et 703.88(1)d) ainsi que le paragraphe 703.88(7) du RAC prévoient ce qui suit :

700.15(1) Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit à l'exploitant aérien d'assigner du temps de vol à un membre d'équipage de conduite, et à un membre d'équipage de conduite d'accepter une telle assignation, s'il doit en résulter que le temps de vol total de ce membre d'équipage de conduite dans le cadre des vols qu'il a effectués dépassera :

[...]

c) 120 heures en 30 jours consécutifs ou, dans le cas où le membre d'équipage de conduite est un membre d'équipage de conduite en disponibilité, 100 heures en 30 jours consécutifs;

[...]

700.19(1) Sous réserve du paragraphe (2), l'exploitant aérien doit accorder à chaque membre d'équipage de conduite les périodes sans service suivantes :

[...]

b) lorsque le vol est effectué en application des sous-parties 2 ou [3](#), ou s'il est effectué en hélicoptère, au moins 24 heures consécutives 13 fois par période de 90 jours consécutifs et 3 fois par période de 30 jours consécutifs;

[...]

703.88 (1) Sous réserve des paragraphes (6) et (7), il est interdit à l'exploitant aérien de permettre à une personne d'agir en qualité de membre d'équipage de conduite et à toute personne d'agir en cette qualité, à bord de l'aéronef, à moins qu'elle ne satisfasse aux exigences suivantes :

[...]

(d) satisfaire aux exigences du programme de formation au sol et en vol de l'exploitant aérien.

703.88(7) Le sous-alinéa (1)c)(iv) ne s'applique pas dans le cas du pilote en chef qui agit en qualité de commandant de bord d'un avion monomoteur qui n'est pas utilisé conformément au paragraphe [703.22\(2\)](#).

[6] Pendant l'audience en révision, le conseiller a entendu les témoignages de Mitch Paulhus, inspecteur de l'aviation civile à Transports Canada, de Rick Martin, surintendant de la certification à Transports Canada et de M. Jensen. Le conseiller en révision a aussi pu examiner la preuve documentaire déposée par les parties (pièces M-1 à M-20 et A-1 à A-5).

[7] À l'audience en révision, après avoir tenu compte de la preuve orale et documentaire des parties, le conseiller a confirmé les décisions du ministre quant à tous les chefs d'accusation dans chacun des deux dossiers.

III. MOTIFS DE L'APPEL

[8] Le 17 juillet 2009, les appelants ont déposé une requête en appel relativement aux deux décisions du conseiller en révision. Les motifs soulevés en appel sont les suivants :

[traduction]

Ni l'interprétation que fait le ministre du paragraphe 703.88(1)(7) du *RAC*, qui donne lieu à la contravention reprochée n'a été abordée lors de l'audience en révision, ni le fait que la contravention à l'alinéa 700.19(1)b) découle de l'interprétation du ministre. De plus, le ministre considère tout le temps comme étant du temps de service de vol, ce qui n'est pas le cas.

IV. ARGUMENTS

A. Appelant

[9] Durant l'audience en appel, les appelants ont eu l'occasion d'expliquer de façon plus détaillée les motifs de l'appel.

[10] Le premier motif d'appel tient à ce que le ministre n'a pas tenu compte de l'application du paragraphe 703.88(7) du *RAC*. Selon les appelants, le fait que M. Jensen était pilote en chef permettait l'application du paragraphe 703.88(7) du *RAC* et exemptait les appelants de l'application de l'alinéa 703.88(1)*d*) du *RAC*.

[11] Le deuxième motif d'appel repose sur le fait que le ministre a procédé à une vérification pendant un jour de repos de M. Jensen, ce qui a forcé celui-ci à venir travailler, causant de ce fait l'exploitant aérien à contrevenir à l'alinéa 700.19(1)*b*) du *RAC*.

[12] Enfin, comme troisième motif d'appel, les appelants soutiennent que le conseiller en révision a commis une erreur dans son évaluation des faits en calculant le temps de vol et le temps dans les airs. Ils ont indiqué avoir présenté leur évaluation du temps de vol de façon aussi exacte qu'ils ont pu, et que le conseiller en révision aurait dû accorder plus de poids à leur scénario.

B. Ministre des Transports

[13] Le représentant du ministre soutient que la preuve présentée à l'audience en révision établit clairement que les appelants ont contrevenu aux dispositions applicables du *RAC*.

[14] Le ministre fait valoir que le paragraphe 703.88(7) du *RAC* ne s'applique pas en l'espèce, car la contravention a trait à l'alinéa 703.88(1)*d*) et non au sous-alinéa 703.88(1)*c*)(iv), auquel renvoie le paragraphe 703.88(7).

[15] Quant à l'alinéa 700.19(1)*b*), l'interprétation du conseiller en révision est correcte et n'a pas à être modifiée. Le conseiller en révision a estimé que la preuve qui lui avait été présentée était crédible et suffisante pour satisfaire au fardeau de preuve qui incombait au ministre.

[16] Enfin, les conclusions du conseiller en révision concernant la violation de l'alinéa 700.15(1)*c*) du *RAC* étaient raisonnables eu égard à la preuve présentée et ne devraient pas être infirmées.

V. NORME DE CONTRÔLE

[17] En ce qui concerne la norme de contrôle applicable à l'appréciation de la preuve orale et documentaire présentée au conseiller lors de l'audience en révision, il est essentiel d'examiner et d'appliquer les principes établis par la jurisprudence. Pour l'examen des conclusions de fait tirées par un conseiller dans le cadre d'une audience en révision, la décision rendue dans *Moore c. Canada (Ministre des Transports)*, 1991, n° de dossier du TAC C-0138-33 (appel), confirme le principe selon lequel un tribunal d'appel ne devrait pas infirmer les conclusions de fait tirées par le conseiller durant l'audience en révision.

Il m'est donc facile de conclure que le conseiller a tenu compte de la preuve, qu'il l'a bien analysée et que sa décision n'a pas à être révisée par le Tribunal d'appel. Si, au contraire, le conseiller n'avait pas pris en compte les bons éléments et n'avait donc pas agi judiciairement (voir : *Swan et Tavrydas, Ex Parte SYME* (1979), 48 C.C.C. (2d) 501), sa décision aurait pu être révisée par un Tribunal d'appel. Le conseiller aurait alors pu être contraint d'exercer son pouvoir discrétionnaire selon des principes adéquats.

Je suis convaincu qu'une conclusion de fait rendue par l'agent d'audition ne devrait être renversée que pour l'un des deux motifs suivants. D'abord, en raison de l'absence totale de preuve pour appuyer la conclusion, ce qui soulève un point de droit (*R. c. Corbett*, 25 C.R.N.S. 296). Et en second lieu, dans le cas où, nonobstant l'existence de certains éléments de preuve pour appuyer la conclusion, celle-ci serait néanmoins déraisonnable et ne peut être appuyée par la preuve. À part ces rares cas, un Tribunal d'appel qui entend une cause ne doit pas aller à l'encontre de la conclusion des faits rendus par l'agent d'audition.

Cette distinction peut être subtile, mais elle est d'une importance capitale, autant pour la préservation de l'intégrité du processus d'appel que pour la protection des droits fondamentaux de la personne.

[18] Dans *Long c. Canada (Ministre des Transports)*, 2004, n° de dossier du TATC O-2824-02 (appel), le Tribunal déclare ce qui suit au sujet des critères afférents à la révision et à l'appel que doit appliquer le Tribunal :

Comme la *Loi sur l'aéronautique* et sa législation subordonnée traitent généralement de sécurité aérienne, nous ne pensons pas qu'une décision susceptible d'avoir des conséquences sur la sécurité puisse être manifestement déraisonnable, c.-à-d. manifestement irrationnelle avant d'être considérée déficiente.

Nous considérons que le critère de révision relatif à la décision de première instance et dans le cadre des procédures d'appel au Tribunal d'appel des transports du Canada consiste à déterminer si les conclusions sont « déraisonnables ».

[19] Enfin, ces principes sont réitérés dans la décision *Ministre des Transports (Canada) c. Arctic Wings Ltd.*, 2006, n° de dossier du TATC W-2899-41 (appel) :

La jurisprudence antérieure du Tribunal a donné des points de repère concernant les critères de révision. Notre tâche est d'évaluer si la conclusion du conseiller était déraisonnable¹. Une conclusion de fait ne devrait pas être renversée à moins qu'aucune preuve ne l'appuie ou s'il y a une preuve présentée concernant la conclusion, cette conclusion est déraisonnable et ne peut être appuyée par la preuve². En ce qui concerne les questions de crédibilité, il a été reconnu que l'agent d'audition est le mieux placé pour choisir la preuve présentée et, lorsqu'il y a contradiction, celle qu'il est disposé à accepter. En fait, à moins que les

conclusions de crédibilité ne soient manifestement déraisonnables et ne puissent être étayées des témoignages [*sic*] sous serment, nous, à titre de comité d'appel, ne sommes pas autorisés à les remplacer par nos propres conclusions³. Quant aux questions de droit, la norme demeure toujours l'exactitude.

¹ *William R.T. Long c. MdT*, décision à la suite d'un appel, [2004], O-2824-02.

² *Trent Wade Moore c. MdT*, décision à la suite d'un appel, [1991], C-0138-33.

³ *Ministre des Transports c. Thomas Ritchie Phillips*, décision à la suite d'un appel, [1987], C-0014-33.

[20] Nous devons donc appliquer ces principes dans l'évaluation des motifs invoqués par les appelants au soutien de l'appel.

VI. ANALYSE

A. Motif 1

Application du paragraphe 703.88(7) du RAC

[21] Les appelants prétendent que M. Jensen étant un pilote en chef est exempté de l'application de l'alinéa 703.88(1)*d*) en vertu du paragraphe 703.88(7) du RAC.

[22] En fait, le paragraphe 703.88(7) du RAC énonce clairement qu'est exempté de l'application du sous-alinéa 703.88(1)*c*)(iv), et non de l'application du sous-alinéa 703.88(1)*d*) du RAC, « le pilote en chef qui agit en qualité de commandant de bord d'un avion monomoteur qui n'est pas utilisé conformément au paragraphe [703.22\(2\)](#) ». Les appelants ne peuvent donc pas invoquer l'article 703.88(7) du RAC, puisque l'infraction reprochée en l'espèce est fondée sur l'alinéa 703.88(1)*d*) du RAC.

[23] Nous sommes d'avis que dans chacun des deux dossiers, la décision du conseiller en révision relativement à cette question était bien fondée et raisonnable. Nous rejetons ce motif d'appel et confirmons les conclusions de la décision du conseiller en révision.

B. Motif 2

*Contravention à l'alinéa 700.19(1)*b*) du RAC (n° de dossier W-3375-41)*

[24] L'appelante dans ce dossier soutient que le ministre a procédé à une vérification un jour de repos de M. Jensen, et que celui-ci a donc dû venir travailler, ce qui a occasionné la contravention à l'alinéa 700.19(1)*b*) du RAC.

[25] Le fait que le ministre a procédé à une vérification un jour de repos de M. Jensen, ce qui a forcé ce dernier à se présenter au travail, n'est pas la cause de la contravention à l'alinéa 700.19(1)*b*) du RAC. Il incombe à l'appelante de se conformer à la législation applicable

en toutes circonstances, peu importe la situation susceptible d'exiger que M. Jensens se présente au travail lors d'un jour fixé comme jour de repos. M. Jensen aurait pu prendre d'autres mesures pour veiller au respect de l'alinéa 700.19(1)*b* du RAC; il aurait pu, par exemple, prendre un autre jour de repos.

[26] Nous estimons que les conclusions du conseiller en révision sur cette question sont légitimes et raisonnables, compte tenu de la preuve dont il disposait. En conséquence, nous rejetons ce motif d'appel et confirmons la décision du conseiller en révision.

C. Motif 3

Erreur dans l'évaluation des faits en ce qui concerne le calcul du temps de vol et du temps dans les airs — Contravention à l'alinéa 700.15(1)c

[27] Les appelants prétendent que le conseiller en révision a commis une erreur dans l'évaluation des faits, plus précisément dans le calcul du temps de vol et du temps dans les airs, et qu'il aurait dû accorder plus de poids à l'évaluation présentée par M. Jensen.

[28] Conformément aux principes énoncés dans les décisions *Moore, Long* et *Arctic Wings Ltd.*, précitées, du Tribunal, notre devoir consiste à déterminer si les conclusions du conseiller en révision sont déraisonnables. Une conclusion de fait ne devrait être infirmée que s'il y a absence totale de preuve pour appuyer cette conclusion ou si, malgré l'existence de certains éléments de preuve se rapportant à la conclusion, celle-ci est néanmoins une décision déraisonnable qui ne peut être étayée par la preuve.

[29] En l'espèce, le conseiller en révision a entendu trois témoins, dont M. Jensen, et a pu examiner la preuve documentaire, ainsi qu'il a été précisé dans la décision *Ministre des Transports (Canada) c. Arctic Wings Ltd.*, 2006, n^o de dossier du TATC W-2899-41 (appel):

[...] En ce qui concerne les questions de crédibilité, il a été reconnu que l'agent d'audience est le mieux placé pour choisir la preuve présentée et, lorsqu'il y a contradiction, celle qu'il est disposé à accepter. En fait, à moins que les conclusions de crédibilité ne soient manifestement déraisonnables et ne puissent être étayées des témoignages sous serment, nous, à titre de comité d'appel, ne sommes pas autorisés à les remplacer par nos propres conclusions [...]

[30] Nous devons aussi tenir compte du fait que les documents essentiels utilisés par le ministre pour calculer le temps total de vol sont les carnets de route des aéronefs. Ces documents font foi de leur contenu contre l'auteur de l'inscription.

[31] L'article 28 de la *Loi* dispose :

28 Dans toute action ou procédure engagée en vertu de la présente loi, les inscriptions portées aux registres dont celle-ci exige la tenue font foi, sauf preuve contraire, de leur contenu contre l'auteur des inscriptions ou le responsable de la

tenue des registres ou, s'il s'agit de produits aéronautiques, d'un aérodrome ou autre installation aéronautique, contre leur propriétaire, utilisateur ou exploitant.

[32] Les appelants ont la responsabilité de veiller à ce que les renseignements portés aux carnets de route des aéronefs soient exacts. Ces renseignements ne doivent pas consister en des estimations susceptibles d'être ajustées à une date ultérieure lorsqu'une éventuelle infraction est mise au jour.

[33] La tenue de registres exacts, dans ce type de documentation, est fondamentale pour maintenir des normes de sécurité optimales, lesquelles revêtent une importance vitale pour toutes les personnes qui travaillent dans le domaine de l'aéronautique.

[34] Nous estimons que les conclusions de fait tirées par le conseiller en révision sont raisonnables, et que le conseiller était le mieux placé pour apprécier l'ensemble de la preuve soumise.

VII. DÉCISION

A. N° de dossier W-3373-33

[35] Nous maintenons la décision rendue à la suite de la révision, qui confirme la décision du ministre d'infliger une amende de 1 000 \$ pour chaque contravention, pour un total de 2 000 \$.

B. N° de dossier W-3375-41

[36] Nous maintenons la décision rendue à la suite de la révision, qui confirme la décision du ministre d'infliger à l'appelante des amendes respectives de 5 000 \$, 3 750 \$ et 5 000 \$, pour un total de 13 750 \$.

Le 4 mai 2010

Motifs de la décision à la suite de l'appel : M^e Howard M. Bruce, conseiller

Y souscrivent : D^r Trevor Allan Gillmore, conseiller

M. Franco Pietracupa, conseiller