

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

ENTRE :

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

- et -

**Air Mikisew Ltd.**, intimé(e)

**LÉGISLATION:**

*Règlement de l'aviation canadien*, DORS/96-433, paragraphe 605.94(1)

---

**Décision à la suite d'un appel**  
**Herbert Lee, J. Richard W. Hall, Stephen Rogers**

---

**Décision : le 20 mai 2011**

Référence : *Canada (Ministre des Transports) c. Air Mikisew Ltd.*, 2011 TATCF 12 (appel)

[Traduction française officielle]

Affaire entendue à Edmonton (Alberta), le 6 mai, le 14 septembre, le 15 octobre et le 25 novembre 2010

**Arrêt :** L'appel est rejeté. Le comité d'appel conclut que le ministre n'a pas démontré qu'Air Mikisew Ltd. a contrevenu indirectement au paragraphe 605.94(1) du RAC par application du paragraphe 8.4(2) de la *Loi sur l'aéronautique*. Le comité d'appel conclut en outre, dans le cas où il commettrait une erreur en tirant cette conclusion, que l'analyse et la conclusion du conseiller en révision relatives au moyen de défense fondé sur la diligence raisonnable invoqué par Air Mikisew Ltd. étaient raisonnables.

## **I. HISTORIQUE**

[1] Le 21 février 2007, le ministre des Transports (« ministre ») a délivré un avis d'amende pour contravention (« avis ») à l'intimée, Air Mikisew Ltd. (« Air Mikisew »). Il est allégué que, à titre d'utilisateur, l'intimée était responsable du fait d'autrui, aux termes du paragraphe 8.4(2) de la *Loi sur l'aéronautique* (« Loi »), relativement à une contravention du paragraphe 605.94(1) du

*Règlement de l'aviation canadien* (« RAC ») commise par son technicien d'entretien d'aéronefs (« TEA »). L'annexe A de l'avis prévoit ce qui suit :

[traduction]

Le ou vers le 14<sup>e</sup> jour de septembre 2006, à Fort McMurray, Alberta, ou dans les environs, conformément au paragraphe 8.4(2) de la *Loi sur l'aéronautique*, à titre de personne responsable pour autrui d'effectuer les inscriptions au carnet de route de l'aéronef C-GZAM, vous avez omis d'effectuer l'inscription prévue à l'annexe I du paragraphe 605.94(1) du *Règlement de l'aviation canadien*, plus particulièrement, l'inscription faisant suite à une défectuosité signalée du coté droit du système de générateur, et avez ainsi contrevenu au paragraphe 605.94(1) du *Règlement de l'aviation canadien*.

AMENDE – 5 000 \$

AMENDE TOTALE – 5 000 \$

[2] L'audience en révision a eu lieu du 26 au 28 novembre 2008, ainsi que les 24 et 25 février 2009. Dans une décision rendue le 12 août 2009, le conseiller chargé de la révision, Richard F. Willems, a conclu que le ministre n'avait pas prouvé, selon la prépondérance des probabilités, qu'Air Mikisew avait contrevenu au paragraphe 605.94(1) du RAC.

[3] Le 16 septembre 2009, le ministre des Transports a interjeté appel de cette décision pour les motifs suivants :

1. Le conseiller a commis une erreur de droit en refusant d'examiner une autre décision du TATC fondée sur les mêmes faits;
2. À titre subsidiaire, le conseiller a commis une erreur de droit en n'établissant pas une distinction entre la première décision du TATC et la présente affaire pour un motif valable en droit;
3. La conclusion de fait tirée par le conseiller portant qu'il n'y avait aucune défectuosité était déraisonnable et ne reposait pas sur tous les éléments de preuve versés au dossier;
4. Toute autre erreur de fait ou de droit que la transcription des procédures est susceptible de révéler.

[4] Le présent appel découle des faits suivants :

1. Le 14 septembre 2006, l'aéronef portant l'immatriculation canadienne C-GZAM et appartenant à l'intimée a effectué une course au décollage et le voyant d'avertissement du générateur droit s'est allumé.
2. Le commandant de bord, Leonardus Dirven, a réussi à réinitialiser le générateur et le voyant d'avertissement s'est éteint. Le commandant de bord a alors effectué une seconde course au décollage et le voyant d'avertissement du générateur droit s'est de nouveau allumé.

3. Le commandant de bord a décidé de ramener l'aéronef jusqu'au hangar de la compagnie afin de faire vérifier le problème.

4. Le commandant de bord a demandé à un TEA, Donald Schnurr, qui était présent dans le hangar à ce moment-là, comment régler le problème. M. Schnurr, qui connaissait bien la question, a dit au commandant de bord de simplement faire tourner le moteur au ralenti accéléré et que le voyant d'avertissement du générateur droit resterait éteint.

5. Le commandant de bord a suivi le conseil du TEA. Le voyant du générateur droit est resté éteint et le commandant de bord a pu décoller sans autre incident.

6. Ni le TEA, ni le commandant de bord n'a consigné dans le carnet de route de l'aéronef la défektivité inhérente au fait que le voyant d'avertissement du générateur droit se soit allumé. L'audience en révision et le présent appel portent sur cette omission.

## II. DISPOSITIONS LÉGISLATIVES ET RÉGLEMENTAIRES

[5] Le paragraphe 8.4(2) de la *Loi* prévoit ce qui suit :

**8.4(2)** Lorsqu'une personne peut être poursuivie en raison d'une infraction à la présente partie ou à ses textes d'application relative à un aéronef, l'utilisateur de celui-ci peut être poursuivi et encourir la peine prévue, à moins que, lors de l'infraction, l'aéronef n'ait été en possession d'un tiers sans le consentement de l'utilisateur.

[6] Le demandeur peut s'appuyer sur l'article 8.5 de la *Loi* pour faire valoir un moyen de défense fondé sur la diligence raisonnable :

**8.5** Nul ne peut être reconnu coupable d'avoir contrevenu à la présente partie ou aux règlements, avis, arrêtés, mesures de sûreté et directives d'urgence pris sous son régime s'il a pris toutes les précautions voulues pour s'y conformer.

[7] Le paragraphe 605.94(1) du *RAC* prévoit ce qui suit :

**605.94(1)** Les renseignements indiqués à la colonne I de l'annexe I de la présente section doivent être inscrits dans le carnet de route au moment indiqué à la colonne II et par la personne responsable de l'inscription indiquée à la colonne III.

[8] L'annexe I de l'article 605 du *RAC* prévoit ce qui suit :

Article	Détails à inscrire	Moment de l'inscription	Personne responsable de l'inscription
1	Marques de nationalité et d'immatriculation de l'aéronef Constructeur, type, modèle et	À la première utilisation du carnet de route et d'un nouveau volume du carnet	Le propriétaire de l'aéronef

	numéro de série de l'aéronef	de route	
2	Sauf lorsqu'un programme de contrôle de la masse à vide et du centrage de la flotte approuvé est établi, la masse à vide et le centre de gravité à vide de l'aéronef et toute modification apportée à la masse à vide et au centre de gravité à vide	À la première utilisation du carnet de route et d'un nouveau volume du carnet de route et, lorsqu'une modification est apportée, le plus tôt possible après la modification, mais au plus tard avant le prochain vol	Le propriétaire de l'aéronef et, pour toute modification, la personne qui l'a apportée
3	Lorsqu'une autorité de vol supplémentaire a été délivrée à l'égard de l'aéronef en application de l'article 507.08, toute modification apportée à l'autorité de vol en vigueur	Dès la modification de l'autorité de vol en vigueur	La personne qui a apporté la modification
4	Le temps dans les airs de chaque vol ou série de vols et le temps total dans les airs cumulatif et, le cas échéant, le nombre de cycles d'utilisation et le nombre d'atterrissages depuis la date de construction	Quotidiennement, à la fin de chaque vol ou série de vols	Le commandant de bord de l'aéronef ou la personne désignée par un exploitant aérien, un exploitant privé ou une unité de formation au pilotage
5	Sauf lorsqu'une procédure de remise en service technique équivalente est établie conformément à l'article 706.06 : a) une description du calendrier de maintenance applicable; b) la date, le temps dans les airs, le cycle d'utilisation ou l'atterrissage où le prochain travail de maintenance prévu au calendrier de maintenance doit être effectué.	À la première mise en application du calendrier de maintenance et après que chaque travail de maintenance prévu qui est visé à la colonne I a été effectué	Le propriétaire de l'aéronef
6	Détails sur toute condition d'utilisation anormale qu'a subie l'aéronef	Le plus tôt possible après que survient la condition d'utilisation anormale, mais au plus tard avant le prochain vol	Le commandant de bord de l'aéronef ou, lorsque la condition d'utilisation anormale survient durant la maintenance, l'exploitant de l'aéronef au moment où survient la condition
7	Détails sur la certification de	Le plus tôt possible après	La personne qui a signé

	remise en service après maintenance conditionnelle signée conformément à l'article 571.10	qu'une certification de remise en service après maintenance conditionnelle a été signée pour un vol d'essai, mais au plus tard avant ce vol d'essai	la certification de remise en service après maintenance conditionnelle
8	Détails sur les résultats d'un vol d'essai inscrits en vertu du paragraphe 605.85(3)	Après le vol d'essai, mais au plus tard avant le prochain vol	Le commandant de bord de l'aéronef qui a effectué le vol d'essai
9	Détails sur toute défectuosité de pièce ou de l'équipement de l'aéronef qui devient apparente durant des opérations aériennes	Le plus tôt possible après la constatation de la défectuosité, mais au plus tard avant le prochain vol	Le commandant de bord de l'aéronef
10	Sauf lorsqu'une procédure de remise en service technique équivalente est établie conformément à l'article 706.06, les détails sur toute défectuosité de pièce ou de l'équipement de l'aéronef qui n'a pas été rectifiée avant le prochain vol	Avant le prochain vol	La personne qui a constaté la défectuosité
11	Détails sur le travail de maintenance ou les travaux élémentaires effectués à l'égard des articles 2, 6, 9 et 10	Le plus tôt possible après que le travail de maintenance ou les travaux élémentaires ont été effectués, mais au plus tard avant le prochain vol	La personne qui a effectué le travail de maintenance ou les travaux élémentaires et, le cas échéant, la personne qui a signé le certificat après maintenance

### III. ARGUMENTS

#### A. Ministre des Transports

[9] Le ministre conteste la conclusion de fait du conseiller voulant que l'aéronef ne présentait aucune défectuosité qui aurait dû faire l'objet d'une inscription dans le carnet de route. Le ministre est notamment en désaccord avec les paragraphes suivants tirés de la décision du conseiller chargé de la révision :

[36] Dans son témoignage, le commandant Dirven a déclaré qu'il croyait que le régime  $N_1$  était inférieur à 60 p. 100 lorsqu'il a amorcé son décollage sur la lancée. Même si le terme « roulage » est utilisé dans le POM, il faut s'intéresser au pourcentage de  $N_1$  pour comprendre ce que cela signifie. Comme nous pouvons le constater, le POM indique que l'allumage du voyant du générateur dans des conditions de bas régime  $N_1$  est normal; en fait, il recommande même de

ne pas actionner l'interrupteur pour mettre les générateurs en parallèle. M. Schnurr comprenait le fonctionnement du système, le commandant Dirven a suivi les conseils de cette personne et le voyant est demeuré éteint pendant le ralenti accéléré.

[37] En démarrant et en faisant rouler l'aéronef au ralenti accéléré, le commandant Dirven a exercé des fonctions courantes de pilotage et a démontré que le voyant demeurerait éteint. À ce moment, il a cru qu'aucune défektivité ne se présentait, en a informé Mr. [sic] Schnurr, et a effectué son vol.

[38] Enfin, nous devons examiner une lettre transmise à l'inspecteur Paulhus par M. Schnurr, le 22 novembre 2006 (pièce M-12). Pendant son témoignage, M. Schnurr a expliqué sa lettre dans les termes qui suivent :

[traduction]

Eh bien, ce qui est rapporté ici, c'est exact. Tout ce que j'ai fait c'est écrire quelque chose à Transports Canada pour leur dire qu'il n'y avait pas de défektivité, qu'il n'y avait pas d'inscription dans le carnet de route, le pilote n'avait pas fait d'inscription dans le carnet de route, le pilote m'avait indiqué par son pouce levé que l'aéronef était correct, je n'avais plus à m'en préoccuper, alors j'ai seulement écrit cela » (transcription, vol. 1 aux pp. 416 et 417).

[39] J'accepte cette déclaration illustrant les explications de M. Schnurr concernant l'incident et ses gestes posés le 14 septembre 2006. Compte tenu des témoignages du commandant Dirven et de M. Schnurr, je conclus que l'aéronef ne présentait aucune défektivité et ne nécessitait pas de maintenance.

[10] Le ministre a fait valoir qu'une conclusion de fait peut être renversée par le comité d'appel si elle est déraisonnable et a cité la décision *Canada (Ministre des Transports) c. Arctic Wings Ltd.*, 2006, dossier n° W-2902-41 (TATC) (appel), à la page 4 : « [u]ne 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 preuve. »

[11] Le ministre a allégué que le conseiller en révision n'a pas tenu compte des témoignages du TEA, M. Schnurr, et du commandant de bord, M. Dirven. Le ministre a cité divers extraits de la transcription dans lesquels MM. Schnurr et Dirven décrivent le problème avec le voyant du générateur comme [traduction] « un problème de maintenance », « une anomalie » et « pas normal ». Le ministre a également fait référence au témoignage de M. Schnurr dans lequel celui-ci a déclaré que, après avoir été informé par Transports Canada qu'il y avait un problème et qu'il aurait dû faire une inscription, il l'a écrit dans la section des défektivités du carnet de route.

[12] Selon le ministre, il ressort clairement des témoignages de MM. Schnurr et Dirven que le problème avec le voyant du générateur constituait une défektivité à signaler. Le ministre a allégué que le conseiller en révision avait ignoré certaines parties des témoignages de

MM. Schnurr et Dirven. En outre, le ministre a souligné le témoignage de Shawn Bennett, le gestionnaire de l'assurance de la qualité chez Air Mikisew. Le ministre a fait valoir que M. Bennett avait admis qu'il y avait [traduction] « peut-être des problèmes de maintenance » avec l'aéronef. De plus, il a déclaré que si l'aéronef présentait une déféctuosité, l'équipage de conduite était tenu de l'inscrire dans le carnet de route. Il a également déclaré que l'aéronef présentait une déféctuosité et qu'elle n'était pas inscrite dans le carnet de route.

[13] Danny Hrynyk, inspecteur de la sécurité de l'Aviation civile, qui a été nommé inspecteur principal de la maintenance pour Air Mikisew, a également déclaré que le problème avec le voyant du générateur n'était pas une déféctuosité mineure. Mitch Paulhus, enquêteur à Transports Canada, a déclaré que le mauvais fonctionnement du voyant du générateur était une déféctuosité qui aurait dû être inscrite dans le carnet de route. Graham Davis, directeur des opérations d'Air Mikisew, a déclaré qu'il n'était pas normal de voir le voyant du générateur s'allumer. Il a également déclaré qu'il aurait probablement signalé un voyant de générateur allumé comme déféctuosité.

[14] Pour le ministre, il ne faisait aucun doute que l'aéronef avait besoin de ses deux générateurs pour pouvoir fonctionner normalement. Un ennui de générateur est une déféctuosité à laquelle il faut remédier immédiatement et dont la correction ne peut être différée conformément au *Manuel de contrôle de la maintenance* (« MCM » en date du 4 avril 2004). Le ministre a fait valoir que le commandant de bord avait été confronté à un problème de générateur droit, lequel figure sur la liste de l'équipement nécessaire pour pouvoir voler selon les règles de vol à vue (« VFR »). Le commandant de bord a ramené l'aéronef jusqu'au TEA qui a exécuté une opération de maintenance afin de régler le problème. Compte tenu de l'ensemble de la preuve, il n'était pas raisonnable pour le conseiller chargé de la révision de conclure à l'absence de déféctuosité.

[15] Les deux autres moyens d'appel portent sur des questions semblables et le ministre a voulu les aborder simultanément. Le ministre a soutenu que le conseiller en révision avait commis une erreur de droit en refusant d'examiner la décision *Schnurr c. Canada (Ministre des Transports)*, 2008 TATCF 30 (révision), dossier n° W-3350-35 (TATC), et, à titre subsidiaire, qu'il avait commis une erreur en n'établissant pas une distinction entre la décision *Schnurr* et sa décision à la suite d'une révision. Le ministre a reconnu qu'un conseiller en révision n'est pas lié par la décision d'un autre conseiller en révision; cependant, lorsque la décision antérieure repose sur les mêmes faits, alors le conseiller en révision devrait à tout le moins l'examiner. Le ministre a cité la décision *Re: Service Employees' International Union, Local 204 and Broadway Manor Nursing Home et al.* (1983), 44 O.R. (2d) 392 (H.C.J. Ont., C. div.), où le juge Galligan a affirmé :

[traduction]

Je ne peux supposer pour un instant que l'une des deux interprétations était manifestement déraisonnable. Les décisions des deux tribunaux sont rédigées en termes soignés, réfléchis, raisonnés et convaincants. Un des nombreux problèmes que me pose la présente affaire est que chacune des décisions me convainc. Faire preuve de retenue judiciaire à l'égard de chacune d'elles donnerait lieu à des résultats inacceptables.

[16] Le ministre a allégué que lorsque deux conseillers en révision différents du Tribunal d'appel des transports du Canada (« Tribunal ») rendent des décisions diamétralement opposées, le comité d'appel doit déterminer quelle interprétation est juste. En outre, le ministre a soutenu que le comité d'appel devrait également réfléchir à la façon de traiter une telle situation à l'avenir.

[17] Dans ses observations supplémentaires concernant la diligence raisonnable, le ministre a allégué qu'Air Mikisew ne s'était pas acquittée du fardeau qui lui incombait. Le commandant de bord et le TEA ont tous les deux omis d'inscrire la déféctuosité dans le carnet de route. Si l'un d'eux l'avait fait, cela aurait peut-être pu appuyer le moyen de défense fondé sur la diligence raisonnable. Selon le ministre, le fait que les deux employés ont omis d'inscrire la déféctuosité démontre un problème systémique chez Air Mikisew. Ce problème systémique avait été relevé lors de la vérification d'Air Mikisew faite par Transports Canada en 2004 (transcription, p. 464-468).

[18] De plus, le ministre a soutenu que la *Directive 06-13* diffusée par Air Mikisew le 18 septembre 2006 n'est pas une preuve de diligence raisonnable. La Directive a été diffusée quatre jours après l'incident. Une approche proactive de la sécurité pourrait indiquer que toutes les précautions voulues ont été prises pour s'y conformer, mais non une approche réactive. Si la Directive avait été diffusée avant l'incident, la violation aurait pu être empêchée. Si les employés d'Air Mikisew avaient suivi des cours de recyclage ou avaient été informés de leurs responsabilités, alors cette violation aurait pu être empêchée.

[19] Dans la décision *Schnurr*, le conseiller en révision a déclaré ce qui suit :

[54] Étant donné la difficulté à diagnostiquer la défaillance électrique et sa nature éphémère, j'ai demandé à M. Schnurr quelles mesures il avait prises pour consigner les événements, ou quelles précautions il a prises pour prévenir la contravention alléguée. Je n'ai entendu aucune affirmation selon laquelle il avait fait preuve de diligence raisonnable pour s'assurer qu'il soit satisfait à la norme du RAC. Un TEA prudent ferait en sorte qu'une condition d'utilisation anormale soit documentée. C'est particulièrement le cas des défaillances électriques, qui peuvent réapparaître mystérieusement. Bien que cela ne se soit pas produit, il aurait été préférable et plus prudent de consigner la condition d'utilisation anormale et le travail de maintenance à des fins de suivi ultérieur. J'admets qu'Air Mikisew est une petite compagnie et que, grâce au bouche-à-oreille, toutes les personnes concernées auraient su qu'il fallait surveiller la survenance d'autres événements semblables, mais cela ne satisfait pas à la norme de l'article 625 du RAC, et la sécurité du public n'est pas garantie par un tel processus.

[55] Je me suis demandé si M. Schnurr avait banalisé la défaillance lorsque, dans son témoignage, il a dit du problème qu'il se résumait à une « petite lumière ». En fait, selon le fabricant, il s'agit d'un voyant d'avertissement indiquant une déféctuosité qui a une incidence sur le certificat d'homologation de type de l'aéronef et sur son fonctionnement sécuritaire.



[56] Je croyais que l'amende de 750 \$ était une lourde amende, surtout compte tenu du fait que le superviseur de la Section de l'application de la loi en aviation s'est dit d'avis qu'aucune amende n'était justifiée. Toutefois, l'avis de détection (pièce M-9) indique clairement que l'inscription « aucune défaillance » n'était pas un événement isolé. On remet en question son engagement envers la sécurité du public lorsqu'on ne prend pas bien soin de consigner les défaillances et d'en assurer le suivi. En conséquence, la dissuasion sous forme d'amende est justifiée.

[20] Le ministre a soutenu que cette déclaration du conseiller en révision indiquait que M. Schnurr n'a pas fait preuve d'une diligence raisonnable. De plus, le ministre a soutenu que si Air Mikisew avait pris toutes les précautions voulues, ses employés auraient su qu'il fallait inscrire la déféctuosité. Dans son témoignage, M. Hrynyk a confirmé que l'omission d'inscrire une déféctuosité n'était pas un cas isolé et que cela était déjà arrivé (transcription, p. 24). Le ministre a allégué qu'Air Mikisew avait peut-être un programme de formation en place, mais que cela ne signifiait pas qu'il était efficace. Le témoin expert appelé par Air Mikisew a déclaré que cette dernière était en règle après la vérification de janvier 2005. Cependant, cette vérification se rapportait aux opérations aériennes et non à l'organisme de maintenance agréé (« OMA ») d'Air Mikisew. L'infraction consistant en l'omission de faire une inscription de maintenance dans le carnet de route concerne l'OMA.

[21] La preuve a démontré qu'Air Mikisew n'est pas une entreprise bien gérée. Le ministre a évoqué le témoignage de M. Davis et le fait qu'il a déclaré que, dès son premier jour de travail, il est [traduction] « arrivé au milieu du chaos ». Le ministre a allégué qu'il est peu probable que, entre novembre 2004 et septembre 2006, M. Davis ait pu mettre fin à ce « chaos ». Le ministre a fait valoir que la société aurait pu mettre en place un système de sécurité efficace en vertu duquel le pilote communiquerait avec d'autres membres de la direction, en particulier après deux décollages interrompus, pour s'assurer que les politiques de l'entreprise étaient appliquées.

[22] Le ministre a invoqué la décision *Canada (Ministre des Transports) c. Provincial Airlines Ltd.*, 2002, dossier n° A-2364-41 (TAC) (appel), dans laquelle le comité d'appel du Tribunal a affirmé que les gestes posés après une violation ne peuvent être invoqués comme preuve de la diligence raisonnable. De plus, le ministre a allégué que le moyen de défense de la diligence raisonnable exige que « toutes » les mesures possibles soient prises pour éviter la perpétration d'une infraction.

[23] Quant aux faits, le ministre a allégué qu'Air Mikisew n'a pas prouvé que toutes les précautions voulues ont été prises. Le directeur des opérations, M. Davis, a fait preuve de négligence en déléguant ses responsabilités en matière de surveillance au commandant de bord, M. Dirven, une nouvelle recrue comptant seulement cinq à six mois d'expérience. Si l'on avait confié à quelqu'un de plus expérimenté la responsabilité de surveiller les opérations d'Air Mikisew, cette personne aurait certainement été au courant des deux décollages interrompus et aurait été en mesure de répondre aux préoccupations du TEA ou du commandant de bord. De plus, le TEA et le commandant de bord, ainsi que d'autres employés, auraient dû recevoir des directives opérationnelles ou des instructions permanentes sur la façon de réagir à une situation anormale. Selon le ministre, les employés devraient être tenus de communiquer avec le pilote en chef ou le directeur de la maintenance en pareil cas.

## B. Air Mikisew

[24] Tout d'abord, Air Mikisew allègue que le ministre a seulement interjeté appel à l'égard de la défektivité et n'a pas interjeté appel des conclusions du conseiller relatives à la diligence raisonnable. Même si le comité d'appel est d'accord avec l'appelant qu'il y avait une défektivité, Air Mikisew a le droit d'invoquer en défense la diligence raisonnable, tel que l'a conclu le conseiller en révision.

[25] L'intimée a soulevé la question du refus du conseiller en révision d'examiner la décision antérieure *Schnurr* ou de la distinguer de la présente affaire. L'intimée allègue que la décision invoquée par l'appelant, *Broadway Manor Nursing Home*, portait sur l'interprétation d'une loi et non sur des conclusions de fait différentes tirées lors de deux audiences en révision différentes. De plus, cette décision n'a pas été rendue par le Tribunal.

[26] Il a été allégué qu'il est clairement établi dans la jurisprudence du Tribunal que celui-ci n'est pas lié par ses décisions antérieures, par exemple : *Canada (Ministre des Transports) c. Wyer*, 1988, dossier n° O-0075-33 (TAC) (révision), *Canada (Ministre des Transports) c. Pozzi*, 2000, dossier n° W-1930-39 (TAC) (révision), *Wenger c. Canada (Ministre des Transports)*, 2007, dossier n° W-3198-33 (TATC) (révision). Les décisions des organismes administratifs ne créent pas nécessairement de précédents et sont au mieux convaincantes. L'intimée soutient que le conseiller en révision n'a pas commis d'erreur en refusant d'accepter la décision *Schnurr*. L'intimée s'était opposée lors de l'audience en révision lorsque le ministre a tenté de mettre en preuve la décision. Le ministre a tout de même invoqué la décision *Schnurr* dans ses observations écrites.

[27] L'intimée a soutenu que le conseiller en révision n'a pas tiré une conclusion de fait erronée. La conclusion du conseiller en révision portant qu'il n'y avait aucune défektivité était raisonnable et ne devrait pas être renversée si elle est étayée par des motifs qui peuvent résister à un examen quelque peu exploratoire : *Long c. Canada (Ministre des Transports)*, 2003, dossier n° O-2824-02 (TATC) (appel). L'intimée a allégué que le conseiller en révision avait justifié ses motifs et avait fait référence au manuel de pilotage. Par ailleurs, il est inutile que le conseiller en révision examine chaque élément de preuve à sa disposition. C'est lui qui est le mieux placé pour déterminer quels éléments de preuve il doit accepter et lesquels il doit rejeter : *Arctic Wings Ltd.*

[28] L'intimée a fait valoir que le conseiller en révision n'avait pas à examiner spécifiquement chacun des commentaires formulés par MM. Schnurr et Dirven. Le conseiller en révision avait examiné leurs témoignages globalement et cite leurs déclarations aux paragraphes 15 à 18 et 39.

[29] En ce qui a trait au moyen de défense fondé sur la diligence raisonnable, l'intimée soutient que l'analyse devrait être axée sur les actes ou omissions de M. Schnurr. En raison du principe de la responsabilité du fait d'autrui, le ministre a accusé Air Mikisew d'avoir omis de faire une inscription de maintenance. La seule personne légalement autorisée à faire une telle inscription est M. Schnurr.

[30] Il incombe à Air Mikisew de démontrer qu'elle a pris toutes les précautions voulues et a fait preuve de diligence raisonnable pour éviter que l'infraction soit commise. Un certain nombre de

décisions judiciaires, de même que des décisions du Tribunal, permettent de déterminer ce qui constitue la diligence raisonnable. Par exemple, dans la décision *Canada (Ministre des Transports) c. Canadian Helicopters Limited*, 1992, dossier n° W-0134-37 (TAC) (révision), un exploitant aérien a été tenu responsable du fait d'autrui pour l'omission de son pilote d'assujettir correctement la cargaison. Le Tribunal a statué que l'exploitant aérien avait pris toutes les précautions voulues, car il avait pris des mesures comme préparer un manuel d'exploitation de la compagnie (« MEC »), approuvé par Transports Canada, dans lequel figuraient les procédures relatives à l'arrimage de la cargaison. Il avait également donné des instructions à ses employés quant à l'arrimage de la cargaison dans le cadre de programmes de formation. De plus, l'exploitant aérien faisait passer des examens périodiques à ses employés. Des éléments de preuve semblables ont été invoqués dans l'affaire *Canada (Ministre des Transports) c. Trans-Côte Inc.*, 1995, dossier n° Q-1068-37 (TAC) (révision).

[31] Dans l'affaire *Arctic Wings*, le Tribunal a conclu qu'Arctic Wings Ltd. n'était pas responsable du fait d'autrui, car elle avait pris toutes les précautions voulues pour prévenir la violation. Le Tribunal s'est exprimé ainsi :

Arctic Wings a avisé ses pilotes que les opérations étaient restreintes au VFR. Le plan de vol reposait sur des conditions météorologiques VFR. Il n'y a aucune preuve attestant que le vol n'aurait pu être effectué en VFR. Qu'est-ce qu'Arctic Wings aurait pu faire de plus dans les circonstances? À l'époque, ils ne savaient pas et n'ont pas pris part à la décision d'exploiter contrairement à leur certificat d'exploitation aérienne. L'infraction résultait des actions d'un commandant de bord sans que l'exploitant ne soit au courant ou donne son consentement.

[32] L'intimée allègue qu'elle n'aurait rien pu faire de plus pour empêcher M. Schnurr de ne pas faire une inscription de maintenance. Il a pris une décision discrétionnaire. Il est impossible pour un exploitant aérien de surveiller et de superviser physiquement ses employés en tout temps. L'exploitant aérien ne peut faire que des efforts raisonnables, et n'est pas tenu à l'impossible, afin d'être considéré comme ayant fait preuve de diligence raisonnable. Les deux employés étaient au courant des exigences de l'article 605.94 du RAC, mais ont décidé de ne faire aucune inscription.

[33] Transports Canada réglemente fortement l'industrie aéronautique. Par exemple, Transports Canada doit approuver le MEC et il oblige les TEA à suivre des cours et à passer des examens qu'il administre. Pour maintenir la validité de son certificat d'exploitation aérienne, Air Mikisew doit respecter de nombreuses conditions énoncées par Transports Canada. Par exemple, Air Mikisew doit suivre son MEC et elle doit s'assurer que son personnel est formé conformément au programme de formation approuvé; elle doit effectuer la maintenance de son aéronef en conformité avec la sous-partie 706 du RAC. Air Mikisew avait entièrement remanié son MEC après la vérification de 2004 afin de respecter les normes de l'aviation.

[34] Le MEC d'Air Mikisew traite du signalement des défauts. Il explique les politiques et procédures relatives au signalement des défauts et ce qui constitue un défaut. Dans son témoignage, Michael Weir, reconnu en tant qu'expert en matière de MEC, a déclaré que le MEC d'Air Mikisew satisfaisait à toutes les exigences réglementaires, notamment celles portant

sur la formation des employés. Air Mikisew soutient que son MEC devrait être considéré comme un élément de preuve important pour déterminer s'il y a eu diligence raisonnable.

[35] De plus, le MCM d'Air Mikisew traite du signalement des défauts et de l'obligation de faire des inscriptions de maintenance. Transports Canada a approuvé le MCM d'Air Mikisew, et M. Schnurr a reconnu avoir reçu de la formation sur celui-ci. En outre, M. Schnurr a suivi un cours de recyclage ainsi qu'une formation de familiarisation. M. Bennett a déclaré qu'il a donné à M. Schnurr une formation périodique avant l'incident du 14 septembre 2006. Par ailleurs, le témoignage de M. Schnurr démontre clairement qu'il savait qu'il était tenu de faire une inscription de maintenance s'il effectuait de la maintenance sur l'aéronef. Le problème qui se pose en l'espèce est que M. Schnurr estimait que ses actes ne constituaient pas de la maintenance étant donné qu'il n'avait pas effectué de travaux sur l'aéronef.

[36] L'intimée a soutenu que le ministre ne s'est pas montré très objectif dans l'enquête concernant Air Mikisew. Par exemple, le ministre a insisté pour que la vérification de 2004 soit admise en preuve malgré le fait qu'elle ne se rapportait pas au signalement des défauts. La vérification n'a pas permis de tirer des conclusions concernant la formation des TEA ou l'omission systématique des TEA de faire des inscriptions de maintenance. Elle se rapportait uniquement aux pilotes qui avaient omis de transcrire dans le carnet de route les défauts relevés dans leur carnet de vol.

[37] L'intimée a reconnu que le conseiller en révision n'a pas employé expressément les mots « diligence raisonnable », mais il a tiré plusieurs conclusions qui laissent entendre qu'Air Mikisew a fait preuve de diligence raisonnable. Par exemple, au para. 28, le conseiller en révision a déclaré : « Il semble qu'Air Mikisew a fait preuve de diligence dans la formation de son personnel. » Puis, au paragraphe 31, le conseiller en révision a ajouté : « M. Davis aurait-il pu faire plus, ce 14 septembre 2006, pour éviter cet incident? D'après ce que j'ai vu, Air Mikisew avait en place toutes les politiques de formation nécessaires à ses opérations ce jour-là. »

[38] L'intimée a fait valoir que le fait que le conseiller en révision n'a pas employé expressément les mots « diligence raisonnable » n'est pas fatal s'il ressort implicitement de ses motifs qu'il faisait référence à cette notion : *Horodinsky Farms Inc. v. Zeneca Corp.*, 2007 ONCA 509; *Hutchings v. Dow*, 2007 BCCA 148. L'intimée a allégué que les conclusions du conseiller en révision relatives à la diligence raisonnable étaient étayées par une preuve abondante et qu'elles ne devraient pas être modifiées.

[39] L'intimée demande au Tribunal de rejeter l'appel ou, subsidiairement, si le Tribunal estime qu'il y avait effectivement un défaut, de conclure qu'Air Mikisew a pris toutes les précautions voulues. De plus, l'intimée soutient que, comme Air Mikisew est tenue responsable du fait d'autrui, son amende ne devrait pas dépasser celle de la personne qui a eu une conduite délictueuse. Par conséquent, le montant de l'amende devrait être réduit.

#### **IV. QUESTIONS EN LITIGE**

1. Le conseiller en révision a-t-il commis une erreur de droit en n'examinant pas la décision *Schnurr* dans la présente instance?

2. Le conseiller en révision a-t-il commis une erreur en concluant qu'il n'y avait aucune déféctuosité nécessitant une inscription de maintenance au titre du paragraphe 605.94(1)?
3. Le conseiller en révision a-t-il conclu qu'Air Mikisew a pris toutes les précautions voulues? Dans l'affirmative, cette conclusion était-elle raisonnable?

## V. ANALYSE

[40] Bien qu'il eût été préférable de tenir conjointement les deux audiences en révision de M. Schnurr et d'Air Mikisew, le fait que cela n'a pas été le cas ne devrait avoir aucune incidence en l'espèce. Le conseiller en révision a eu raison de décider d'examiner les faits de l'espèce de façon indépendante et de conclure qu'il n'était pas lié par la décision *Schnurr*. Bien que ce ne soit pas recommandé, il arrive souvent que plusieurs audiences devant le Tribunal présentant des faits et questions similaires donnent lieu à des conclusions différentes. Cette apparente incohérence s'explique par le fait que plusieurs procédures peuvent découler du même incident mais mettre en cause des parties différentes. En conséquence, chaque partie peut avoir produit des éléments de preuve différents ou préparé des arguments différents. Il est donc compréhensible que les conseillers en révision aient tiré des conclusions différentes.

[41] Cela étant dit, le comité d'appel permettra l'instruction de la question de savoir si M. Schnurr était obligé de faire une inscription de maintenance. La présente affaire devrait constituer l'exception plutôt que la règle. À l'avenir, en l'absence d'objections et à moins de circonstances tout à fait exceptionnelles, si le ministre choisit de poursuivre l'auteur présumé de la contravention ainsi que l'entité tenue responsable du fait d'autrui, les affaires devraient être instruites conjointement.

### A. Défectuosité à signaler

[42] En ce qui a trait aux questions de fond, il est nécessaire d'examiner les dispositions du *RAC* en vertu desquelles Air Mikisew est accusée. Les parties conviennent que si le voyant allumé du générateur constitue une déféctuosité, alors cela doit être inscrit dans le carnet de route.

[43] Le comité d'appel est d'avis que le conseiller chargé de la révision s'est trompé dans son appréciation de ce qui constituait une déféctuosité devant être signalée. Le fait que le voyant du générateur se soit allumé était une déféctuosité devant être signalée. En fait, la section 3.2.1 du MCM d'Air Mikisew est plutôt prudente quant à savoir ce qui constitue une déféctuosité. Le MCM est un document approuvé par Transports Canada dont le respect est obligatoire. Le MCM énonce que même les problèmes mineurs touchant le capitonnage de la cabine sont censés être des déféctuosités qui doivent être signalées par l'équipage de conduite sous la forme d'inscriptions dans le carnet de route. De plus, la section 3.2.3 du MCM exige également que toute déféctuosité qui survient plus de trois fois au cours de 15 cycles de vol fasse l'objet d'un examen et qu'une solution soit trouvée afin d'assurer que ladite déféctuosité ne surviendra plus. Si le fait qu'un voyant de générateur s'allume n'est pas consigné, il est impossible pour le directeur de la maintenance, auquel il incombe de déceler et de corriger les déféctuosités récurrentes, d'être mis au courant du problème. Par conséquent, eu égard à ces raisons et aux préoccupations pour la sécurité des politiques générales, il ne fait aucun doute dans l'esprit du comité d'appel que l'apparition du voyant du générateur constituait une déféctuosité.

[44] Pour savoir ce qu'il faut inscrire dans le carnet de route, nous devons nous reporter à l'annexe I de l'article 605 du RAC. À l'annexe I, la colonne I indique les détails à inscrire, la colonne II indique le moment de l'inscription et, enfin, la colonne III indique la personne responsable de l'inscription. L'annexe indique clairement à quel moment le commandant de bord ou le personnel de maintenance doit faire l'inscription. Le ministre a fait valoir devant nous qu'Air Mikisew est responsable de l'omission de faire une inscription de maintenance. Par conséquent, le présent appel se limite aux actes ou omissions de M. Schnurr, le TEA, et non de M. Dirven, le commandant de bord.

[45] L'annexe I énumère 11 articles pour lesquels il faut inscrire des renseignements dans le carnet de route. Le ministre a allégué que M. Schnurr a omis de signaler une défectuosité. Les articles applicables aux défectuosités sont les articles 9 et 10. L'article 11 impose de façon indépendante au TEA l'obligation de signaler les problèmes dans les situations décrites aux articles 2, 6, 9 et 10. Les articles 2 et 6 ne sont pas en cause en l'espèce. Par souci de commodité, les articles 9 à 11 sont reproduits ci-après :

<b>Article</b>	<b>Détails à inscrire</b>	<b>Moment de l'inscription</b>	<b>Personne responsable de l'inscription</b>
9	Détails sur toute défectuosité de pièce ou de l'équipement de l'aéronef qui devient apparente durant des opérations aériennes	Le plus tôt possible après la constatation de la défectuosité, mais au plus tard avant le prochain vol	Le commandant de bord de l'aéronef
10	Sauf lorsqu'une procédure de remise en service technique équivalente est établie conformément à l'article 706.06, les détails sur toute défectuosité de pièce ou de l'équipement de l'aéronef qui n'a pas été rectifiée avant le prochain vol	Avant le prochain vol	La personne qui a constaté la défectuosité
11	Détails sur le travail de maintenance ou les travaux élémentaires effectués à l'égard des articles 2, 6, 9 et 10	Le plus tôt possible après que le travail de maintenance ou les travaux élémentaires ont été effectués, mais au plus tard avant le prochain vol	La personne qui a effectué le travail de maintenance ou les travaux élémentaires et, le cas échéant, la personne qui a signé le certificat après maintenance

[46] L'article 9 de l'annexe I exige que les défectuosités soient signalées par le commandant de bord. Encore une fois, par application de l'article 11, le TEA est obligé de signaler la défectuosité dans le carnet de route s'il a effectué « le travail de maintenance ou les travaux élémentaires ». L'article 10 exige que la défectuosité soit signalée si elle n'a pas été rectifiée avant le prochain vol par la personne qui a constaté la défectuosité. Comme M. Dirven a constaté la défectuosité et

qu'elle a été corrigée avant le prochain vol, il faut invoquer l'article 11 si le TEA doit être mis en cause. Par conséquent, eu égard aux articles 9 et 10, il s'agit essentiellement de déterminer si les actes de M. Schnurr constituaient « le travail de maintenance ou les travaux élémentaires » visés à l'article 11. Il n'incombait pas au TEA de simplement signaler la défektivité; le commandant de bord aurait dû la signaler. Le TEA n'était obligé de faire une inscription que s'il avait effectué un travail de maintenance ou des travaux élémentaires.

[47] Afin de déterminer si les gestes de M. Schnurr pouvaient être qualifiés de travail de maintenance ou de travaux élémentaires, nous allons brièvement récapituler les faits. M. Dirven, le commandant de bord, a interrompu un décollage après que le voyant de générateur s'est allumé. Après avoir discuté avec son copilote, il a décidé de réinitialiser le générateur. Celui-ci n'ayant pas lâché, M. Dirven en a conclu qu'il n'y avait pas de problème. Au moment de la mise de gaz au cours du second décollage, le voyant de générateur s'est de nouveau allumé. M. Dirven a alors décidé de se rendre au hangar pour faire vérifier le problème. Il a trouvé M. Schnurr en train de travailler sur un autre aéronef et il lui a parlé du voyant de générateur. Il n'a pas dit à M. Schnurr qu'il avait interrompu un décollage. M. Schnurr connaissait bien la question des voyants de générateur de Beech 99 et il lui a demandé de faire un point fixe pour reproduire le problème. M. Schnurr a dit à M. Dirven que, si le voyant ne s'allumait pas, cela signifiait qu'il n'y avait pas de problème et que, si tel était le cas, il fallait lui faire signe en levant le pouce. Pendant que M. Schnurr attendait sur l'aire de trafic à côté de l'avion, M. Dirven a fait ce qu'il était censé faire, et le voyant ne s'est pas allumé. M. Dirven a levé le pouce en direction de M. Schnurr et est allé décoller sans autre incident.

[48] Dans son témoignage, M. Schnurr a déclaré qu'il ne pensait pas que son intervention constituait une opération de maintenance. D'après lui, il avait plutôt eu une conversation avec un pilote portant sur une question qu'il connaissait bien. Il a donné à M. Dirven un conseil verbal sur la façon de régler le problème, mais il ne considérait pas qu'il s'agissait là d'une opération de maintenance. Selon lui, il existe une procédure relative aux opérations de maintenance. Le pilote doit d'abord signaler une anomalie en faisant une inscription dans le carnet de route, puis il transmet cette anomalie au bureau du directeur de la maintenance. Ensuite, le directeur regarde de quoi il s'agit et, s'il estime qu'une opération de maintenance s'impose, il charge un TEA de s'en occuper. Ce n'est pas ce qui s'est produit dans la présente affaire et, dans son témoignage, M. Schnurr a indiqué avoir dit à M. Dirven de bien consigner la défektivité de manière à ce que la maintenance puisse régler correctement ce problème dans le respect des procédures. Il a ajouté qu'il s'agissait là d'un « pépin » récurrent sur le Beech 99 et qu'il connaissait bien le problème. Ses connaissances de cet avion en particulier l'ont aidé à évaluer s'il s'agissait d'un problème grave ou d'une simple anomalie de conception.

[49] M. Paulhus, inspecteur de la sécurité de l'Aviation civile et également TEA, était d'avis que M. Schnurr avait fait plus que donner un conseil verbal. Pour M. Paulhus, un voyant de générateur allumé était une question de navigabilité. Et puisque la navigabilité était en jeu, les mesures ordonnées par M. Schnurr, à savoir l'exécution d'un point fixe pour reproduire le problème, entraient dans le champ de l'expression « inspection obligatoire » figurant dans la définition du mot « maintenance ».

[50] La définition du terme « maintenance » a été modifiée en décembre 2007. La définition applicable en l'espèce est celle qui était en vigueur à la date de l'incident, le 14 septembre 2006 :

« maintenance » Révision, réparation, inspection obligatoire ou modification d'un produit aéronautique ou enlèvement ou montage de composants sur un produit aéronautique. Sont exclus :

a) les travaux élémentaires;

b) l'entretien courant;

c) le cas échéant, les tâches effectuées par le constructeur sur un aéronef avant la délivrance du premier certificat de navigabilité ou du certificat de navigabilité pour exportation. (*maintenance*)

[51] Il apparaît clairement au comité d'appel que M. Schnurr n'a pas révisé, réparé ou modifié un produit aéronautique. Il n'a pas enlevé un composant. Il n'a à aucun moment touché physiquement l'aéronef.

[52] La définition du terme « maintenance » englobe l'expression « inspection obligatoire », laquelle est définie comme suit :

« inspection obligatoire » Inspection d'un produit aéronautique exigée par un calendrier de maintenance, une limite de navigabilité ou une consigne de navigabilité, à moins que la consigne de navigabilité ne précise que l'inspection peut être effectuée par un membre d'équipage de conduite.

[53] Le comité d'appel estime que les actes posés par M. Schnurr ne constituent pas une inspection obligatoire. M. Schnurr n'a pas effectué d'inspection exigée par un calendrier de maintenance, une limite de navigabilité ou une consigne de navigabilité. M. Schnurr n'a même pas effectué d'inspection visuelle, la forme d'inspection la moins inquisitrice. Rien n'indique dans la preuve que M. Schnurr soit allé dans le poste de pilotage pour vérifier le voyant allumé du tableau de bord, le câblage ou quoi que ce soit qui a trait aux générateurs. M. Schnurr a simplement dit à M. Dirven ce qu'il fallait faire et a attendu à côté de l'aéronef le signal de M. Dirven. M. Schnurr connaissait bien l'aéronef Beech 99 et sa sensibilité à l'humidité. Les TEA ne devraient pas être pénalisés parce qu'ils ont des conversations avec les pilotes. Cela créerait un climat peu amical et professionnel et causerait des problèmes de communication, ce qui, de toute évidence, n'est pas dans l'intérêt de la sécurité aérienne. C'est M. Dirven, le commandant de bord, qui a commis une erreur en omettant d'inscrire des renseignements dans le carnet de route.

[54] Comme nous avons conclu que M. Schnurr n'a pas effectué de maintenance, il faut maintenant déterminer s'il a effectué des travaux élémentaires. L'article 11 exige que tous les travaux élémentaires effectués soient inscrits dans le carnet de route. Le terme « travaux élémentaires » est clairement défini dans le RAC. Les tâches qui sont décrites comme étant des



travaux élémentaires sont énumérées dans la *Norme 625 – Appendice A* du RAC. La liste est exhaustive :

### **Liste des tâches dites travaux élémentaires**

- (1) le rapiéçage de l'entoilage au moyen de pièces ne mesurant pas plus de 15 cm (6 po) et posées dans n'importe quel sens, ce rapiéçage ne nécessitant pas de lardage ni la dépose des gouvernes ou d'éléments structuraux, sur de petits aéronefs privés;
- (2) la dépose et la pose de pneus, de roues, de patins d'atterrissage ou de sabots de patins, lorsque ces interventions ne nécessitent aucun sectionnement ou débranchement de conduites hydrauliques, sur de petits aéronefs privés;
- (3) la dépose ou l'installation de skis sur un train d'atterrissage fixe, lorsque cette intervention ne nécessite aucun sectionnement ou débranchement de conduites hydrauliques, sur de petits aéronefs privés;
- (4) la réparation de carénages non structuraux, de plaques-couvercles et de capots, sur de petits aéronefs privés;
- (5) le nettoyage et la pose des bougies d'allumage, sur de petits aéronefs privés;
- (6) la vérification du taux de compression des cylindres, sur de petits aéronefs privés;
- (7) le nettoyage ou le changement des filtres à carburant, des filtres d'huile et des filtres à air, sur de petits aéronefs privés;
- (8) la vidange et le remplissage d'huile à moteur, sur de petits aéronefs privés;
- (9) la vérification du niveau et de la densité de l'électrolyte des batteries au plomb, sur de petits aéronefs privés;
- (10) le réglage de la tension de la courroie de génératrice ou d'alternateur, sur de petits aéronefs privés;
- (11) le nettoyage des buses du brûleur du ballon;
- (12) la dépose et l'installation de la nacelle, des brûleurs et des réservoirs de propane, conçus en vue d'un remplacement rapide en service;
- (13) la dépose et l'installation des ailes et de l'empennage d'un planeur, lorsque ces composants sont conçus en vue d'une pose rapide;
- (14) la réparation du capitonnage et de l'aménagement de la cabine;

- (15) la dépose et le remplacement de l'équipement de mission conçu pour une dépose et un remplacement rapides;
- (16) la dépose et le remplacement de ceintures passager ou de harnais de sécurité;
- (17) la dépose et le remplacement de fusibles, d'ampoules et de réflecteurs;
- (18) la dépose et le remplacement de composants d'avionique qui sont montés sur des râteliers ou conçus par ailleurs pour un remplacement rapide, à condition que le travail n'exige aucun démontage, aucune installation de pièces ou aucun essai autre qu'une vérification d'état de marche;
- (19) la dépose et le remplacement de batteries d'aéronef;
- (20) la dépose et le remplacement des manettes de commande, des volants, des pédales et des protecteurs de pédale du copilote qui sont conçus pour une dépose et un remplacement rapides, sauf sur les aéronefs de la catégorie transport;
- (21) l'ouverture et la fermeture de panneaux de visite ne faisant pas partie de la structure;
- (22) la dépose et le remplacement des portes cabine d'un aéronef non pressurisé à condition que ces portes soient conçues pour une dépose et un remplacement rapides;
- (23) la dépose, le remplacement et le déplacement de cloisons qui ne font pas partie de la structure dans la cabine passagers;
- (24) l'inspection et la vérification de la continuité des détecteurs de limaille auto-obturants;
- (25) la dépose et le remplacement des protecteurs, des prises d'air et des déflecteurs d'antigivrage du circuit d'admission qui sont conçus pour une dépose et un remplacement rapides;
- (26) la dépose, le nettoyage, le remplacement et le réglage de composants externes de dispositifs d'épandage de produits chimiques qui sont conçus pour une dépose et un remplacement rapides;
- (27) la mise hors service ou la neutralisation d'un système qui ne fonctionne pas conformément au RAC 605.09 et au RAC 605.10, y compris l'installation de mécanismes qui servent à rendre le système hors service, à condition que le travail n'exige aucun démontage, installation de pièces ou essai autre qu'une vérification d'état de marche;

(28) la vérification et le réglage de la pression d'air des flotteurs des hélicoptères ainsi que des pneus des aéronefs avec une pression d'utilisation au-dessous de 100 lb/po<sup>2</sup> sur des aéronefs autres que ceux exploités en vertu des sous-parties 704 et 705 du RAC;

(29) les inspections visuelles répétitives ou les vérifications d'état de marche (y compris les inspections et les essais exigés par une consigne de navigabilité) qui n'exigent aucun démontage ou l'utilisation d'aides visuelles et qui sont effectuées hors calendrier du cycle de maintenance planifié à l'égard de l'aéronef, à des intervalles inférieurs à 100 heures de temps dans les airs, à condition que de telles tâches fassent partie des vérifications de maintenance planifiées les plus fréquentes.

[55] Les actes de M. Schnurr ne correspondent pas à des travaux élémentaires. La tâche 29 est la seule action non physique de la liste. Malgré cela, M. Schnurr n'a effectué aucune inspection visuelle répétitive ou vérification d'état de marche. Il n'est pas entré dans l'aéronef et n'a pas vérifié non plus un équipement ou produit aéronautique. M. Schnurr a seulement donné un avis verbal sur la façon de régler le problème. Pour ces motifs, le comité d'appel conclut que M. Schnurr n'a pas effectué de travail de maintenance ou de travaux élémentaires aux termes du RAC. Par conséquent, il n'était pas obligé d'inscrire de renseignements dans le carnet de route et il n'a donc pas violé le paragraphe 605.94(1).

## **B. La diligence raisonnable**

[56] Dans le cas où le comité d'appel aurait tiré une conclusion erronée, nous formulerons des observations sur la question de la diligence raisonnable. L'article 8.5 de la *Loi* prévoit un moyen de défense complet fondé sur la diligence raisonnable en cas de violation de ses dispositions. Dans l'arrêt *R. c. Sault Ste. Marie*, [1978] 2 R.C.S. 1299, la Cour suprême du Canada a décrit ainsi le moyen de défense fondé sur la diligence raisonnable :

Les infractions dans lesquelles il n'est pas nécessaire que la poursuite prouve l'existence de la *mens rea*; l'accomplissement de l'acte comporte une présomption d'infraction, laissant à l'accusé la possibilité d'écarter sa responsabilité en prouvant qu'il a pris toutes les précautions nécessaires. Ceci comporte l'examen de ce qu'une personne raisonnable aurait fait dans les circonstances. La défense sera recevable si l'accusé croyait pour des motifs raisonnables à un état de faits inexistant qui, s'il avait existé, aurait rendu l'acte ou l'omission innocent, ou si l'accusé a pris toutes les précautions raisonnables pour éviter l'événement en question. Ces infractions peuvent être à juste titre appelées des infractions de responsabilité stricte. [Non souligné dans l'original.]

[57] Dans sa décision, le conseiller chargé de la révision a conclu qu'Air Mikisew n'aurait pas pu faire grand-chose de plus pour éviter l'incident. Le comité d'appel est d'accord avec l'intimé pour dire que, bien que le conseiller en révision n'affirme pas expressément qu'il conclut à l'innocence d'Air Mikisew au motif qu'elle a fait preuve de diligence raisonnable, ses propos indiquent que c'était le cas. Il affirme au para. 28 : « Il semble qu'Air Mikisew a fait preuve de

diligence dans la formation de son personnel. » Le conseiller en révision passe ensuite en revue toutes les mesures prises par Air Mikisew pour former son personnel. Enfin, le conseiller en révision déclare au para. 31 : « M. Davis aurait-il pu faire plus, ce 14 septembre 2006, pour éviter cet incident? D'après ce que j'ai vu, Air Mikisew avait en place toutes les politiques de formation nécessaires à ses opérations ce jour-là. »

[58] À notre avis, il n'est pas nécessaire qu'un conseiller en révision affirme expressément qu'une partie a fait preuve de diligence raisonnable si ses propos et son analyse permettent de conclure que les exigences de la diligence raisonnable sont remplies. Le comité d'appel conclut que le conseiller en révision a effectivement conclu qu'Air Mikisew a fait preuve de diligence raisonnable. Cependant, le conseiller en révision a commis une erreur en prenant en considération la *Directive 06-13*, étant donné qu'elle a été publiée après la violation alléguée. On ne peut considérer, en raison des mesures qu'elle a prises après avoir reçu l'avis portant qu'elle avait peut-être enfreint le *RAC*, qu'Air Mikisew a fait preuve de diligence raisonnable. L'analyse de la question de savoir si Air Mikisew a fait preuve de diligence raisonnable pour empêcher la violation est par définition rétrospective.

[59] Malgré cela, le comité d'appel demeure d'avis que la conclusion du conseiller en révision selon laquelle Air Mikisew a fait preuve de diligence raisonnable était raisonnable. Le conseiller en révision a pris en compte le témoignage de M. Bennett et a reconnu qu'Air Mikisew avait offert à tous les employés une formation initiale et périodique sur les procédures de l'entreprise. Le conseiller en révision a également accepté la déclaration de M. Dirven selon laquelle il a reçu toute la formation nécessaire relativement à cet incident.

[60] Ce qui est évident, c'est que le conseiller en révision a passé en revue toutes les dépositions des témoins et a conclu qu'Air Mikisew s'était dotée de tous les manuels et procédures nécessaires pour réagir à cet incident. À notre avis, M. Schnurr était également très conscient de ses obligations et a déclaré, avec raison, que, selon lui, ses actes ne constituaient pas de la maintenance et que, par conséquent, aucune inscription dans le carnet de route n'était nécessaire. M. Schnurr était au courant des procédures et avait manifestement été adéquatement formé par l'entreprise. Le conseiller en révision a également pris en compte les témoignages des inspecteurs Hrynyk et Paulhus qui ont déclaré ne voir aucun problème avec les manuels de l'entreprise.

[61] Compte tenu de tout ce qui précède, le comité d'appel conclut que l'analyse et la conclusion du conseiller en révision portant qu'Air Mikisew a fait preuve de diligence raisonnable étaient raisonnables. Nous ne voyons aucune raison de modifier la décision du conseiller en révision.

## **VI. DÉCISION**

[62] L'appel est rejeté. Le comité d'appel conclut que le ministre n'a pas démontré qu'Air Mikisew Ltd. a contrevenu indirectement au paragraphe 605.94(1) du *RAC* par application du paragraphe 8.4(2) de la *Loi sur l'aéronautique*. Le comité d'appel conclut en outre, pour le cas où il commettrait une erreur en tirant cette conclusion, que l'analyse et la conclusion du conseiller en révision relatives au moyen de défense fondé sur la diligence raisonnable invoqué par Air Mikisew Ltd. étaient raisonnables.

Le 20 mai 2011

Motifs de la décision à la suite de l'appel : M<sup>e</sup> J. Richard W. Hall, président

Y souscrivent : Herbert Lee, conseiller

Stephen Rogers, conseiller