

TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE

ENTRE :

Dundas Flying School, requérant(e)

- et -

Ministre des Transports, intimé(e)

LÉGISLATION:

Aeronautics Act, R.S.C. 1985, c. A-2, s. 7.1(1)b)

Personnel Licensing Handbook, Vol. 1, Part IV, Ch. 4, s. 4(a)

École de pilotage, Annulation d'un certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage

Décision à la suite d'une révision
David W. Hurst

Décision : le 4 février 1997

TRADUCTION

J'ai décidé que cette affaire soit renvoyée au ministre pour réexamen.

Une audience en révision relative à l'affaire en rubrique a été tenue le mercredi 22 janvier 1997 au Hamilton Convention Centre de la ville de Hamilton (Ontario).

HISTORIQUE

L'objet de l'audience était une lettre adressée à M. T.W. Butterworth de la Dundas Flying School, Waterdown (Ontario) par M. Schobesberger. Cette lettre indiquait que l'école de pilotage de M. Butterworth n'exploitait pas un aéronef convenant à l'instruction en vol tel que l'exige le Manuel de licences du personnel, Volume 1, partie IV, chapitre 4, article 2. Par conséquent, l'école ne répondait plus aux exigences de délivrance du certificat d'exploitation d'une école de pilotage. Selon cette lettre, en vertu du paragraphe 7.1(1) de la *Loi sur l'aéronautique*, le certificat d'exploitation n° 007790 délivré à la Dundas Flying School le 27 avril 1992 était annulé. M. Butterworth a été informé que cette décision pouvait faire l'objet d'une révision par le Tribunal de l'aviation civile.

PRÉSENTATION DE TRANSPORTS CANADA — M. SCHOBESBERGER

M. Schobesberger a décrit les activités de la Dundas Flying School qui exploitait depuis l'aéroport de Brantford un aéronef d'entraînement léger convenant pour l'instruction en vol pour l'aviation privée, l'aviation commerciale et le vol aux instruments. Onze étudiants étaient inscrits à l'école. Il a soutenu qu'avec la vente de ce seul aéronef qui n'a pas été remplacé et avec la fermeture de l'installation de Brantford, l'école ne répondait pas aux normes de Transports Canada.

Il a par la suite déposé en preuve la pièce M-1, soit une lettre adressée à M. Butterworth relativement à cette annulation. Sous les cotes M-2 et M-3, on trouve des copies des extraits pertinents du *Règlement de l'Air* et de la *Loi sur l'aéronautique* s'appliquant à cette décision de Transports Canada.

En ce qui concerne le Manuel de licences du personnel, Volume 1, concernant les équipages de conduite, il a mis en évidence les normes requises par le ministre s'appliquant à l'instruction au sol et en vol et à l'exigence voulant qu'un nombre suffisant d'aéronefs soit disponible pour toute l'instruction. Dans le Manuel de licences du personnel, Volume 1, partie IV, chapitre 4, alinéa 4a), il a souligné l'importance pour l'unité de formation au pilotage d'avoir continuellement l'usage des installations et locaux adéquats pour la préparation des plans de vol ainsi que pour le breffage ou le débrefage des stagiaires.

Il a ensuite appelé M. Joe Szwalek, surintendant, Hamilton, Aviation générale, Transports Canada qui a été assermenté et que le Tribunal a accepté comme témoin expert.

M. Szwalek a expliqué qu'un certificat d'exploitation d'école de pilotage indique que la compagnie est, conformément aux normes de Transports Canada, d'exploitation sécuritaire. Il a indiqué qu'une école de pilotage doit au moins avoir le matériel et les installations convenables, y compris un aéronef et le personnel, et qu'un instructeur doit détenir une qualification de classe 1, 2 ou 3. L'aéroport doit être homologué, les services de maintenance doivent répondre aux normes de navigabilité et il doit y avoir un instructeur de vol accrédité (CFI) détenant les annotations appropriées. Le fait de ne pas répondre à ces normes entraîne la suspension du certificat d'exploitation. Une copie de la demande de certificat d'exploitation présentée par la Dundas Flying School a été présentée sous la cote M-5. Cette demande décrit l'installation, l'aéronef, le personnel ainsi que les personnes affectées à la maintenance. Cette demande avait été acceptée et approuvée par Transports Canada.

M. Szwalek a déclaré qu'en avril 1996 il s'est rendu compte qu'un aéronef qu'il croyait être la propriété de la Dundas Flying School appartenait en fait à la compagnie Aero Futures. Il a examiné le certificat de propriété et s'est rendu compte que M. Butterworth n'était pas le propriétaire de l'aéronef. Il a essayé de rejoindre M. Butterworth au téléphone à de nombreuses reprises, mais n'y est pas parvenu. À un moment, il a parlé à son épouse. Il a alors présenté sous la cote M-6 une lettre adressée à M. L. Gillespie de Transports Canada par M. Butterworth. Cette lettre indiquait que la convention de bail entre la Dundas Flying School et NJB Enterprises Ltd. (la compagnie de son épouse), en ce qui concerne le C-152, CG-GED avait pris fin. Le dernier document déposé par M. Szwalek sous la cote M-7 était une copie d'un acte de vente d'un

aéronef. Selon ce document, NJB Enterprises Limited avait vendu l'aéronef CG-GED à Aero Futures d'Ancaster (Ontario) le 23 décembre 1995, qui était la même date que celle de la fin du bail.

M. Szwalek a poursuivi et expliqué que n'ayant pu rejoindre M. Butterworth au téléphone, il a communiqué avec le gestionnaire de l'aéroport à Brantford. Il s'est fait dire qu'il n'y avait eu aucune activité de l'école de pilotage à cette installation de Brantford depuis un certain temps. En fait, il n'avait pas vu M. Butterworth depuis des mois. Il a fait savoir que M. Butterworth avait dit qu'il n'avait pas besoin des locaux. Le gestionnaire de l'aéroport a indiqué que les activités de l'école de pilotage étaient liées à cet aéroport et que l'école ne possédait aucun autre aéronef. En réponse à une question directe de M. Schobesberger, M. Szwalek a estimé que si l'école était exploitée dans un autre aéroport avec un aéronef différent, cela constituerait une infraction.

M. Szwalek a alors fait parvenir une lettre recommandant la suspension du certificat d'exploitation.

M. Butterworth est intervenu à ce point demandant pour quelle raison on n'avait pas essayé de le rejoindre par lettre. M. Szwalek a estimé qu'étant donné qu'il avait essayé sans succès pendant tellement de temps de le rejoindre au téléphone, il n'était pas nécessaire de lui envoyer une lettre.

Cela mettait fin à la présentation de Transports Canada.

PRÉSENTATION DU REQUÉRANT

M. Butterworth représentait la Dundas Flying School et a été assermenté comme témoin.

Il a souligné que la Dundas Flying School jouissait d'un bon dossier. Il a rapidement fait savoir qu'il estimait que Transports Canada appliquait de façon trop stricte « le Règlement » et que Transports Canada cherchait tout simplement à assumer le plein contrôle.

Il estimait que Transports Canada mettait en application des normes militaires strictes par l'entremise de ses bureaucrates, prenait des décisions injustes discriminatoires, privant un grand nombre de personnes de leurs carrières. Il a ajouté que des décisions de Transports Canada avaient été modifiées auparavant à la suite de fortes protestations par l'industrie.

M. Butterworth a poursuivi en indiquant que ses besoins étaient modestes. Il ne dirigeait pas une entreprise à grand budget, mais était capable de diriger une école de qualité aux coûts peu élevés. Il estimait que Transports Canada, avec son application stricte du Règlement, était capable d'entraîner une augmentation de milliers de dollars des coûts liés à la conformité aux règlements.

Il a clairement indiqué que le Règlement ne tenait nullement compte de la capacité d'une petite exploitation d'être correctement dirigée.

Il a alors poursuivi en expliquant que M. Szwalek avait essayé de le rejoindre au téléphone mais qu'il avait plutôt parlé à son épouse. Cette dernière a indiqué à M. Szwalek qu'ils avaient l'intention de déménager l'école de pilotage au Dundas Airpark. M. Butterworth a expliqué que la

nature de son travail au ministère de l'Éducation l'obligeait à se déplacer dans de nombreux coins de la province et qu'il était rarement accessible par téléphone.

Il a ajouté que ce nouveau contrat de deux ans lui offrait la possibilité de changer l'emplacement de son école de pilotage ainsi que l'aéronef nécessaire. Il a dit qu'il avait terminé la formation des étudiants qu'il avait et qu'il souhaitait tout simplement profiter d'un intervalle pour réorganiser l'école au nouvel emplacement. Il a estimé que le changement de lieu était plus un problème pour Transports Canada que pour lui-même. Il a décrit un appel téléphonique d'un fonctionnaire de Transports Canada du bureau de Toronto au sujet de l'assurance de son Cessna 152. Il a expliqué qu'il avait été vendu et qu'il était sur le point d'acheter un Cessna 172. Il s'est plaint que cet appel téléphonique ressemblait beaucoup plus à du harcèlement politique et à une tromperie.

À ce point, le Tribunal a demandé directement à M. Butterworth à quel titre il devait en réalité exploiter une école de pilotage conformément au Règlement. Il a indiqué qu'il était un CFI qualifié et qu'il était le directeur général.

La maintenance est effectuée par Dundas Aviation du Dundas Air Plaza. Il a une piste éclairée de 35 pieds de largeur et de 3 000 pieds de longueur comportant une piste de décollage dégagée de 5 000 pieds. Il y a un hangar et des installations de maintenance. Son installation au sol se compose d'une remorque à partir de laquelle il dirige l'école au sol, mais qu'il dispose de locaux semblables par l'intermédiaire du Conseil scolaire de Wentworth à Flamboro. Il a dit qu'il avait amorcé des négociations pour l'acquisition d'un nouvel aéronef et qu'il ne possédait plus d'aéronef depuis le 19 décembre 1995. Il a indiqué qu'il ne s'agissait pas d'une exploitation à grand budget étant donné que c'était une petite école de pilotage et qu'il faut du temps pour organiser le financement d'un aéronef.

M. Butterworth a insisté pour dire que Transports Canada avait omis de l'aviser par écrit et qu'il estimait que Transports Canada avait une attitude de confrontation et d'interférence.

RÉSUMÉ

M. Schobesberger a déclaré que Transports Canada n'avait aucun problème quant à la qualité de l'école et que la fiche de M. Butterworth était bonne. Il a estimé que le financement de l'école ne représentait aucun problème pour Transports Canada. Les inquiétudes de Transports Canada étaient que le certificat d'exploitation avait été délivré au moment où l'école de pilotage respectait les normes. Une des conditions était que l'école devait être propriétaire d'un aéronef, ce qui n'était plus le cas. Il estimait que l'école devait avoir le personnel qualifié et posséder l'équipement nécessaire, et que si elle ne répondait pas à ces normes le certificat ne pouvait pas être délivré. Il a déclaré que bien qu'il ait pu y avoir un problème en ce qui concerne les messages téléphoniques, il n'y avait en fait aucun aéronef et l'exploitation à Brantford avait cessé d'exister.

En conclusion, M. Butterworth estimait que Transports Canada appliquait la réglementation de façon trop stricte.

DISCUSSION

Si l'on examine l'origine de ce problème, il semble au Tribunal qu'il y a eu un grave manque de communication.

Avec le changement d'emplacement de cette école de pilotage, qui est passée de Brantford à Dundas, et avec la vente de son seul aéronef, il semblerait logique et important que M. Butterworth informe Transports Canada de cette situation. À cet égard, il n'a pas assumé ses responsabilités.

En même temps, on peut facilement comprendre l'inquiétude des représentants de Transports lorsqu'ils ont découvert que l'école de pilotage ne possédait plus d'aéronef et qu'effectivement elle n'était plus en exploitation à Brantford, sans qu'aucune explication n'ait été fournie par l'école de pilotage. Transports Canada, pour des raisons inexplicables, a omis de faire part de ses préoccupations par écrit.

Transports Canada ne formule aucune inquiétude quant à la qualité de cette école de pilotage. Les exigences sont un aéronef approuvé, un instructeur de vol qualifié, des installations au sol, un aéroport approprié et des installations de maintenance où travaillent des mécaniciens accrédités. Tout ce qu'il manque ici, c'est un aéronef, mais il est évident que la communication a été très déficiente des deux côtés.

CONCLUSION

Tout en comprenant la réaction de Transports Canada vis-à-vis de cette situation, l'annulation du certificat représente une peine excessive. L'instauration de meilleures communications et avec l'acquisition d'un aéronef approuvé, le problème est à toutes fins pratiques résolu.

DÉCISION

J'ai décidé que cette affaire soit renvoyée au ministre pour réexamen.

D.W. Hurst, médecin
Conseiller
Tribunal de l'aviation civile