

TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE

ENTRE :

A.T.L. Air Tuteurs Ltée, requérant(e)

- et -

Ministre des Transports, intimé(e)

LÉGISLATION:

Loi sur l'aéronautique, L.R., ch. 33 (1er suppl.), par. 7.1(1)

Règlement de l'aviation canadien, DORS/96-433, art. 507.02

Mauvaise foi, Suspension, Certificat de navigabilité

Décision à la suite d'une révision
Caroline Desbiens

Décision : le 25 juin 2001

Je confirme la décision du ministre de suspendre le certificat de navigabilité de l'aéronef C-GPFX.

Une audition en révision relative à l'affaire en rubrique a été tenue les 6 et 7 juillet 2000 dans l'édifice de la Cour fédérale du Canada à Montréal (Québec). Les parties ont soumis leur plaidoirie par écrit entre le 27 juillet et le 2 octobre 2000.

HISTORIQUE

La requérante est propriétaire de vingt-deux aéronefs dont neuf (9) aéronefs font l'objet des présentes. Six (6) aéronefs sont de type Cessna 152, un (1) de type Piper 28-161 et deux (2) de type Grumman American GA-7 Cougar. Chacun a fait l'objet d'un avis de suspension de son certificat de navigabilité suite à une vérification impromptue de l'intimé chez la requérante entre les 18 janvier et 2 février 2000.

Pour les fins de l'audition et suite à une entente entre les parties, ces neuf dossiers (Q-2002-11 à Q-2010-11) ont fait l'objet d'une enquête et audition commune devant ce Tribunal pour une révision.

Les certificats de navigabilité de ces appareils ont été suspendus en vertu du paragraphe 7.1(1) de la *Loi sur l'aéronautique*. Plus particulièrement, les avis de suspension stipulent qu'en vertu du paragraphe 7.1(1) de ladite Loi, le ministre des Transports a décidé de suspendre le certificat de navigabilité relatif à chacun des aéronefs concernés parce qu'il ne répondait plus aux conditions de délivrance du document pour le motif que chacun des aéronefs a été entretenu d'une manière qui ne respecte pas toutes les normes de navigabilité.

LA PREUVE

À l'exception de l'aéronef de type Cessna 152, immatriculé sous les lettres d'appellation canadienne C-FFQO, tous les avis de suspension des aéronefs réfèrent au formulaire numéro 61-0008 émis par l'intimé détaillant toutes les déficiences notées en contravention des normes de navigabilité.

Pour six (6) des neuf (9) aéronefs visés par les avis de suspension, des lettres de notification (24-0019) ont préalablement été transmises par l'intimé à la requérante avant que les avis de suspension soient émis.

Plus particulièrement, les avis de suspension et les lettres de notification ont été émis à la requérante aux dates suivantes suite à une vérification générale des installations et aéronefs de la requérante par les inspecteurs de Transports Canada entre les 18 janvier 2000 et le 2 février 2000 :

- a) aéronef Cessna 152, immatriculé sous les lettres d'appellation C-GLRX, dossier n° Q-2002-11 (TAC) : lettre de notification 24-0019 datée du 19 janvier 2000 (14 déficiences) et avis de suspension 26-0370 daté du 1^{er} février 2000 (14 déficiences);
- b) aéronef de type Grumman American GA-7 Cougar, immatriculé sous les lettres d'appellation C-GXKP, dossier n° Q-2008-11 (TAC) : lettre de notification datée du 21 janvier 2000 (4 déficiences) et avis de suspension daté du 24 janvier 2000 (79 déficiences);
- c) aéronef de type Piper 28-161, C-GCTS, dossier n° Q-2010-11 (TAC) : aucune lettre de notification et avis de suspension daté du 21 janvier 2000 (44 déficiences);
- d) aéronef de type Grumman American GA-7 Cougar, C-GDBD, dossier n° Q-2009-11 (TAC) : aucune lettre de notification et avis de suspension daté du 26 janvier 2000 (71 déficiences);
- e) aéronef de type Cessna 152, C-FFQO, dossier n° Q-2005-11 (TAC) : lettre de notification datée du 27 janvier 2000 (38 déficiences) et avis de suspension daté du 2 février 2000 (7 déficiences);
- f) aéronef de type Cessna 152, C-GBQK, dossier n° Q-2004-11 (TAC) : deux lettres de notification datées du 31 janvier 2000 totalisant 20 déficiences et avis de suspension daté du 1^{er} février 2000 (20 déficiences);

g) aéronef de type Cessna 152, C-GZKE, dossier n° Q-2006-11 (TAC) : lettre de notification datée du 31 janvier 2000 (25 défauts) et avis de suspension daté du 1^{er} février 2000 (25 défauts);

h) aéronef de type Cessna 152, C-GPFX, dossier n° Q-2007-11 (TAC) : lettre de notification datée du 31 janvier 2000 (3 défauts) et avis de suspension daté du 1^{er} février 2000 comportant 24 défauts;

i) aéronef de type Cessna 152, C-GZKJ, dossier n° Q-2003-11 (TAC) : aucune lettre de notification, avis de suspension daté du 1^{er} février 2000 (25 défauts).

La référence aux dates apparaît à la deuxième page de la pièce M-1 intitulée « Audit Finding » émise par Transports Canada. Dans six des neuf dossiers précités, les lettres de notification (formulaire 24-0019) adressées à la requérante stipulent qu'en vertu du paragraphe 8.7(1) de la *Loi sur l'aéronautique*, une inspection de l'aéronef visé a été effectuée et a révélé les défauts et les défauts référés dans un formulaire en annexe portant le n° 61-0008.

Cette lettre de notification avise la requérante d'apporter les corrections demandées de la façon suivante :

Conformément au *Règlement de l'aviation canadien*, les inscriptions nécessaires doivent être effectuées dans les livrets techniques de l'aéronef, relativement aux défauts et aux défauts signalés et, s'il y a lieu, les mesures correctives nécessaires doivent être prises avant que l'aéronef ne puisse effectuer d'autres vols. Toute infraction aux dispositions réglementaires pourrait être attribuée au commandant de bord ou au propriétaire de l'aéronef, ou à ces deux personnes. Veuillez nous confirmer que vous vous êtes conformé(e)s à ces exigences en remplissant la déclaration sur la lettre de réponse jointe à la lettre de notification 24-0019 et en nous la retournant (soit l'original ou un fac-similé) au bureau de Transports Canada, indiqué ci-dessus au plus tard le [...].

Nous désirons vous rappeler que les défauts ou défauts qui touchent à la navigabilité de l'aéronef doivent être corrigés avant que vous ne puissiez effectuer d'autres vols. La loi fédérale interdit l'utilisation d'un aéronef qui ne satisfait pas aux conditions de délivrance de son autorité de vol.

Si aucune réponse acceptable n'est reçue d'ici la date de réponse indiquée ci-haut, l'autorité de vol de l'aéronef sera suspendue en vertu de l'alinéa 7.1(1)(b) de la *Loi sur l'aéronautique*, la raison étant que l'aéronef ne satisfait plus aux conditions régissant la délivrance de l'autorité de vol, ou l'aéronef pourra être retenu.

Les six lettres de notification visées dans ces dossiers donnent généralement un délai de trente (30) jours pour procéder aux inscriptions, corrections et entretiens nécessaires énumérés au formulaire en annexe portant le n° 61-0008 et intitulé « Fiche d'inspection (défaut) » et pour transmettre la réponse confirmant les corrections apportées au ministère.

Lors de l'audition, l'intimé a déposé en preuve une admission de faits comme pièce M-1 dûment signée par toutes les parties.

Il serait exhaustif de reprendre en détail chacune des admissions. Il est cependant important de souligner que la requérante a admis, à l'égard de chacun des neuf (9) aéronefs impliqués, le contenu de toutes les fiches d'inspection (défauts) émises par Transports Canada (formulaire 61-0008) à l'égard de chacun des aéronefs lesquelles sont jointes ou référées aux avis de suspension ainsi que leur date d'émission. La requérante a également admis que le certificat de navigabilité de chacun des aéronefs visés n'était pas valide lorsque l'avis de suspension du certificat de navigabilité fut émis par l'intimé.

Il convient également de souligner le dernier paragraphe des admissions de la requérante lequel stipule :

It is understood by Transport Canada and myself that these admissions will in no way prejudice my right to provide a defense in these matters in accordance with procedural fairness and natural justice.

À l'audition, M. Norman White, chef ingénieur auprès de la requérante et représentant de cette dernière, a indiqué que cette réserve avait été prévue afin de permettre à la requérante d'invoquer en défense les deux arguments suivants malgré les admissions à l'effet que les aéronefs n'étaient pas en état de navigabilité à la date de la suspension de leur certificat :

a) que le ministre ne pouvait suspendre les certificats de navigabilité alors qu'il a émis des lettres de notification et qu'il a donné un délai de trente (30) jours pour permettre à la requérante de corriger les défauts. Il serait en effet abusif de la part de Transports Canada de suspendre le certificat de navigabilité de chacun des aéronefs avant que le délai donné pour rectifier les corrections ne soit expiré;

b) Transports Canada a agi de manière inconsistante puisque dans certains dossiers, il a annulé les certificats de navigabilité des aéronefs alors que pour d'autres aéronefs de même type de la compagnie, seulement une lettre de notification fut émise pour les mêmes défauts.

Malgré ces admissions, les parties ont tout de même décidé de procéder dans le dossier portant le n° Q-2004-11 afin de démontrer au Tribunal dans quel contexte s'inscrivait la vérification effectuée auprès des installations et des aéronefs de la requérante. Plus particulièrement, Transports Canada voulait démontrer la gravité de certaines des défauts notés sur l'appareil Cessna 152, C-GBQK alors que la requérante voulait démontrer que ces défauts n'étaient que mineurs et que Transports Canada n'aurait agi que de façon arbitraire en émettant un avis de suspension du certificat de navigabilité alors qu'une lettre de notification avait été préalablement émise.

Pour les fins des présentes, je ne crois pas nécessaire de reprendre en détail tous les éléments de preuve discutés dans le dossier Q-2004-11 et plus particulièrement d'élaborer sur chacune des 20 défauts notés à la fiche d'inspection de l'aéronef C-GBQK parce que la requérante a admis, par l'entremise de la pièce M-1, et lors de son témoignage, toutes les défauts

figurant aux cinq fiches d'inspection de Transports Canada pour l'aéronef C-GBQK (à l'exception des consignes de navigabilité apparaissant à la première page qui n'étaient pas applicables à cet aéronef selon les parties). La requérante a également refusé d'admettre la défectuosité relative à l'absence de plaque indiquant l'historique des tuyaux du compartiment du moteur (« Hose History Traces »). Cependant, hormis ces deux défectuosités, la requérante a admis toutes les autres défectuosités même si, à son avis, plusieurs d'entre elles étaient mineures et qu'on pouvait selon lui remettre leur correction à la prochaine inspection de l'aéronef.

Cependant, peu importe la gravité de chacune des défectuosités, elles affectaient l'état de navigabilité de l'aéronef tel que l'a admis la requérante, même si à des degrés différents, et l'intimé avait le pouvoir de suspendre le certificat de navigabilité.

Ceci étant dit, il convient de déterminer si l'intimé a agi équitablement dans la suspension du certificat de navigabilité de l'aéronef C-GBQK.

En effet, dans le dossier n° Q-2004-11 impliquant l'aéronef C-GBQK, l'intimé a émis deux lettres de notification comportant cinq fiches d'inspection (formulaire 61-0008) lesquelles énuméraient les défectuosités à corriger. Il s'agissait en fait des mêmes défectuosités que celles utilisées pour justifier la suspension du certificat de navigabilité de l'aéronef le 1^{er} février 2000.

Or, la lettre de notification du 31 janvier 2000 pour cet aéronef C-GBQK (pièce M-2) donnait à la requérante un délai d'approximativement vingt-neuf (29) jours soit jusqu'au 29 février 2000 pour corriger les défectuosités et faire les inscriptions nécessaires dans les dossiers techniques de l'aéronef.

Or, malgré le délai prévu à cette lettre de notification, et deux jours après avoir émis cette lettre de notification, l'intimé a émis l'avis de suspension du certificat de navigabilité de l'aéronef le 1^{er} février 2000 sans qu'on y retrouve de nouvelles défectuosités ou qu'il n'y ait un refus de procéder auxdites corrections. Par cet avis de suspension, l'intimé revenait ainsi sur sa décision d'accorder un délai de trente (30) jours à la requérante pour procéder aux corrections et retourner la réponse jointe à la lettre de notification 24-0019 à Transports Canada.

Il convient en effet de souligner qu'aux termes de la lettre de notification, la requérante n'a pas à faire inspecter les corrections et modifications sur l'aéronef par Transports Canada alors qu'aux termes d'un avis de suspension, Transports Canada doit vérifier les corrections sur l'aéronef avant de remettre le certificat de navigabilité en vigueur. La requérante doit également payer à Transports Canada des frais pour remettre son certificat de navigabilité en vigueur alors qu'aucun frais n'est imposé par Transports Canada pour donner suite à la lettre de notification.

En somme, la suspension du certificat de navigabilité crée un droit de regard par Transports Canada sur la réparation effectuée par la compagnie détentrice du certificat de navigabilité.

Lors de l'audition, l'intimé a fait entendre M. Michel Lebrun, inspecteur auprès de Transports Canada pour tenter d'expliquer pourquoi la suspension du certificat de navigabilité de l'aéronef C-GBQK était nécessaire même si une lettre de notification avait été émise deux jours avant.

M. Lebrun a expliqué que vingt-deux (22) aéronefs de la requérante ont fait l'objet d'une vérification et donc d'une inspection de la part des inspecteurs de Transports Canada. Au cours de l'évolution de la vérification et des inspections des aéronefs de la requérante, les inspecteurs ont de façon graduelle perdu confiance dans la façon dont la requérante entretenait ces aéronefs. Plus particulièrement, M. Lebrun a indiqué qu'une perte de confiance générale s'est installée chez tous les inspecteurs à compter du 1^{er} février 2000 d'où la décision générale d'émettre des avis de suspension le 1^{er} février 2000 malgré les lettres de notification préalable pour les aéronefs C-GLRX, C-GZKE, C-GBQK et C-GPFX. M. Lebrun a indiqué qu'après chaque journée de travail durant la vérification auprès de la requérante, les inspecteurs se rencontraient pour faire le point et qu'au fur et à mesure que la vérification avançait, les inspecteurs réalisaient un laisser-aller dans la maintenance des aéronefs.

M. Lebrun a admis que la décision de suspendre les certificats de navigabilité le 1^{er} février 2000 fut une décision personnelle basée sur la perte de confiance générale dans la maintenance des aéronefs de la requérante et non parce que d'autres défauts avaient été trouvés sur les aéronefs de la requérante qui avaient déjà été visés par des lettres de notification.

En contre-interrogatoire, M. Lebrun a même admis qu'il n'aurait jamais suspendu le certificat de navigabilité de l'aéronef C-GBQK si les inspecteurs n'avaient pas trouvé d'autres défauts sur d'autres aéronefs de la compagnie. En somme, c'est en raison de la perte de confiance en l'entreprise uniquement que l'intimé a finalement décidé de suspendre les certificats de navigabilité avant l'expiration des délais pour faire les corrections aux termes des lettres de notification.

Il appert de la preuve qu'en outre des quatre certificats de navigabilité suspendus le 1^{er} février 2000, deux autres certificats de navigabilité ont été suspendus alors que des lettres de notification avaient été préalablement émises. Il s'agit de l'aéronef C-GXKP dont une lettre de notification a été émise le 21 janvier 2000 alors qu'un avis de suspension a été émis le 24 janvier 2000. L'autre aéronef visé est l'aéronef C-FFQO. En effet, son certificat de navigabilité a été suspendu le 2 février 2000 alors qu'une lettre de notification avait été émise le 27 janvier 2000.

Quant aux trois autres aéronefs portant les lettres d'appellation canadienne C-GCTS, C-GDBD et C-GZKJ, il appert de la preuve qu'aucune lettre de notification ne fut transmise à la requérante et que les inspecteurs de Transports Canada ont immédiatement suspendu les certificats de navigabilité de ces aéronefs aux dates suivantes :

- C-GCTS : 21 janvier 2000
- C-GDBD : 26 janvier 2000
- C-GZKJ : 1^{er} février 2000

Lors de l'audition, un témoin et inspecteur de Transports Canada, M. Bernard Laporte, a indiqué que ces trois aéronefs comportaient de graves défauts de sorte que des suspensions immédiates furent données sans émettre de lettre de notification. M. Bernard Laporte, qui faisait partie de l'équipe de vérification, a également indiqué, qu'à son avis, les vingt-deux (22) aéronefs de la requérante qui furent inspectés comportaient suffisamment de défauts pour que les certificats de navigabilité soient tous suspendus. Le seul motif pour lequel Transports Canada n'a

émis que neuf suspensions des certificats de navigabilité fut que l'intimé désirait donner une chance à l'opérateur A.T.L. Air Tuteurs Ltée et lui permettre de continuer ses opérations le plus rapidement possible. En somme, M. Laporte indique que les inspecteurs ayant procédé à la vérification ont décidé de ne suspendre que les certificats de navigabilité des aéronefs comportant les défauts les plus importantes.

Quant à la requérante, outre le témoignage de son représentant et chef ingénieur M. Norman White, elle n'a fait entendre que deux témoins soit M. Ron Bissonnette et M. Bernard Laporte inspecteurs auprès de Transports Canada.

Outre le fait que l'intimé a perdu confiance en la maintenance des aéronefs de la requérante à compter du 1^{er} février 2000, aucune explication ne fut cependant apportée par les témoins Michel Lebrun, Ron Bissonnette et Bernard Laporte pour justifier la suspension du certificat de navigabilité de l'aéronef C-GXKP le 24 janvier 2000 alors qu'une lettre de notification avait été émise le 21 janvier 2000. Il appert cependant des pièces au dossier n° Q-2008-11 (TAC) et de la deuxième page de la pièce M-1 intitulée « Audit Finding » que la lettre de notification à l'égard de cet aéronef C-GXKP datée du 21 janvier 2000 ne comportait que quatre défauts alors que l'avis de suspension comporte en annexe 16 fiches d'inspection de défauts soit 79 défauts. À la vue du dossier, il semble donc que pour cet aéronef, l'intimé a décidé de suspendre le certificat de navigabilité puisque de nouvelles défauts, différentes de celles annexées à la lettre de notification, avaient été trouvées au cours de l'inspection.

La même remarque s'applique à l'aéronef C-GPFX, dossier n° Q-2007-11 (TAC), puisque la lettre de notification du 31 janvier 2000 comporte quatre défauts alors que la suspension du 1^{er} février 2000 comporte 25 défauts lesquelles sont différentes des défauts jointes à la lettre de notification.

En somme, après analyse documentaire des neuf dossiers (n°s Q-2002-11 à Q-2010-11 (TAC)) nous pouvons les regrouper sous forme de trois catégories :

La première catégorie comporte trois aéronefs soit le Piper 28-161, C-GCTS, n° Q-2010-11 (TAC), le Grumman American GA-7 Cougar, C-GDBD, n° Q-2009-11 (TAC) et le Cessna 152, C-GZKJ, n° Q-2003-11 (TAC) pour lesquels un avis de suspension fut directement émis par l'intimé sans qu'une lettre de notification n'ait été préalablement émise. Les suspensions des certificats de navigabilité de ces aéronefs ont été émises les 21 janvier 2000 (C-GCTS), 26 janvier 2000 (C-GDBD) et le 1^{er} février 2000 (C-GZKJ).

La deuxième catégorie comporte deux aéronefs soit le Grumman American GA-7 Cougar, C-GXKP, n° Q-2008-11 (TAC) et le Cessna 152, C-GPFX, n° Q-2007-11 (TAC) pour lesquels des lettres de notification ont été émises par l'intimé et auxquelles était jointe une fiche comportant des défauts mais pour lesquelles un avis de suspension fut émis avant que le délai prévu à la lettre de notification soit expiré. Les défauts énumérés à chaque avis de suspension n'apparaissent pas à la lettre de notification. En effet, le certificat de navigabilité de l'aéronef C-GXKP fut suspendu le 24 janvier et il comporte 79 défauts sur l'aéronef alors que la lettre de notification est datée du 21 janvier 2000 et ne comporte que quatre défauts. Quant au Cessna C-GPFX, son certificat de navigabilité fut suspendu le 1^{er} février 2000 et comporte 24

défectuosités alors que la lettre de notification est datée de la veille et comporte quatre défauts.

Enfin, la troisième catégorie comporte quatre avions pour lesquels des avis de suspension furent émis par Transports Canada avant l'expiration du délai prévu à la lettre de notification et pour les mêmes défauts que celles énumérées à la lettre de notification préalable. Il s'agit en effet des avions suivants :

- Le Cessna A 152, C-GLRX, dossier n° Q-2002-11 (TAC) pour lequel un avis de suspension fut émis le 1^{er} février 2000;
- L'avion Cessna 152, C-FFQO, dossier n° Q-2005-11 (TAC) pour lequel un avis de suspension fut émis le 2 février 2000 et pour lequel l'avis de suspension ne comporte que sept (7) défauts alors que la lettre de notification en comportait 38;
- L'avion Cessna 152 II, C-GZKE, dossier n° Q-2006-11 (TAC) pour lequel l'avis de suspension du certificat de navigabilité fut émis le 1^{er} février 2000; et
- L'avion Cessna 152, C-GBQK, dossier n° Q-2004-11 (TAC) dont les défauts ont fait l'objet de l'audition dans cette cause et pour lequel un avis de suspension du certificat de navigabilité fut émis le 1^{er} février 2000.

Il convient enfin de réitérer que la requérante A.T.L. Air Tuteurs Ltée a admis le contenu des fiches de défauts rattachées à toutes les lettres de notification et les avis de suspension de tous les neuf (9) avions et qu'elle a également admis que le certificat de navigabilité de chacun de ces avions n'était pas valide lorsque l'avis de suspension fut émis par l'intimé.

Le litige se limite donc aux questions soulevées par la requérante A.T.L. Air Tuteurs Ltée.

ARGUMENTS DE LA REQUÉRANTE

La requérante attaque le droit de l'intimé de suspendre les certificats de navigabilité des neuf avions précédemment décrits non pas parce que les conditions de délivrance desdits certificats étaient rencontrées au moment où les suspensions furent émises mais pour les motifs que l'intimé a abusivement et de façon arbitraire et incohérente suspendu ses certificats de navigabilité.

Plus particulièrement, la requérante soutient que l'intimé ne pouvait suspendre les certificats de navigabilité des avions pour lesquels une lettre de notification avait été émise préalablement et aux termes desquelles un délai de 30 jours lui était accordé pour apporter les corrections et aviser Transports Canada desdites corrections. Ayant décidé de ne pas suspendre les certificats de navigabilité desdits avions en émettant les lettres de notification et en clouant les avions au sol, la requérante prétend que l'intimé ne pouvait revenir sur sa décision pour imposer une suspension des certificats de navigabilité sans motif additionnel et ce, avant que le délai donné à la requérante soit expiré pour corriger les défauts. De cette façon, l'intimé aurait agi abusivement et arbitrairement puisque l'intimé n'a trouvé aucune défaut supplémentaire sur ces avions depuis la notification lorsqu'il a décidé de suspendre les certificats de navigabilité.

La requérante prétend qu'en raison des avis de suspension abusifs, elle a dû défrayer la somme de 410 \$ par avion pour remettre ses certificats de navigabilité en vigueur ce qui lui a coûté

plus de 3 700 \$. La requérante prétend également que les corrections apportées aux défauts des avions sont soumises à l'approbation de Transports Canada dans le cadre d'une suspension, ce qui peut causer des délais additionnels, alors que dans le cadre d'une lettre de notification, Transports Canada n'a aucun droit de regard sur la façon dont les corrections ont été apportées ou l'ouvrage effectué, le mécanicien d'entretien de la compagnie ayant autorité pour certifier les corrections apportées et remettre les avions en état de navigabilité.

La requérante soutient également que les inspecteurs de l'intimé ont agi de façon abusive et incohérente en suspendant les certificats de navigabilité de neuf avions alors que les certificats de navigabilité des treize autres avions de la compagnie ayant fait l'objet de la vérification par Transports Canada n'ont pas été suspendus. La requérante prétend en effet que d'autres avions comportaient les mêmes défauts que ceux retrouvés sur les avions pour lesquels les certificats de navigabilité ont été suspendus par l'intimé. Selon la requérante, ceci démontrerait que les inspecteurs de Transports Canada ont agi de façon arbitraire et abusive.

À cet égard, la requérante réfère le Tribunal à la pièce D-7 concernant quatre autres avions visés par la vérification de Transports Canada soit les avions GBLP, GPCV, GSKF et GSDD sans fournir pour autant aucune explication ni preuve d'expert et sans indiquer en quoi ces avions avaient des défauts similaires aux autres avions visés par les avis de suspension des certificats de navigabilité. La requérante prétend enfin que la vérification par les inspecteurs de Transports Canada aurait été exécutée sous forme d'intimidation et de menace d'action criminelle. Aucune preuve testimoniale ni documentaire n'a cependant été fournie à cet égard lors de l'audition.

La requérante soutient également que si Transports Canada avait réellement trouvé que la requérante opérait ses avions de façon non sécuritaire et avec danger pour la sécurité du public, il aurait pu suspendre le certificat d'exploitation de la requérante, ce qu'il n'a pas fait. En somme, l'absence de suspension du certificat d'exploitation de la requérante démontrerait que le motif de perte de confiance des inspecteurs de Transports Canada à l'égard de la requérante pour justifier la suspension de certificat de navigabilité n'est qu'un faux prétexte.

ARGUMENTS DE L'INTIMÉ

M. Umberto Tamborriello, l'agent d'audience de l'intimé, soutient dans un premier temps que la requérante a admis toutes les défauts relatifs aux neuf avions et qu'elle a admis également que ces avions n'étaient pas en état de navigabilité en admettant que les certificats de navigabilité desdits avions n'étaient pas en vigueur lorsque les avis de suspension furent émis par Transports Canada.

L'intimé était donc justifié de suspendre les certificats de navigabilité de ces avions, peu importe le degré de gravité de ces défauts.

L'intimé soutient plus particulièrement qu'aux termes du paragraphe 7.1(1), de la *Loi sur l'aéronautique*, le ministre est justifié de suspendre un document d'aviation canadien lorsque le titulaire du document ou l'avion que vise le document ne répond plus aux conditions de délivrance ou de maintien en état de validité du document. Selon l'intimé, les conditions de

délivrance du certificat de navigabilité sont prévues à l'article 507.02 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) lequel prévoit ce qui suit :

507.02 Dans le cas où une demande d'autorité de vol est présentée en vertu de l'article 507.06, le ministre délivre un certificat de navigabilité à l'égard d'un aéronef lorsque les conditions suivantes sont réunies :

- a) la définition de type de l'aéronef a été certifiée en vertu de la sous-partie 11 et la certification n'est pas restreinte ou provisoire;
- b) l'aéronef est conforme à sa définition de type certifiée;
- c) l'aéronef peut être utilisé en toute sécurité.

De plus, aux termes de l'article 507.11 du RAC, l'autorité de vol, en l'occurrence le certificat de navigabilité, demeure en vigueur indéfiniment, pourvu que l'aéronef continue de satisfaire aux conditions relatives à la délivrance de l'autorité de vol.

En l'occurrence, les conditions de délivrance des certificats de navigabilité des aéronefs n'étaient plus rencontrées, de sorte que les certificats de navigabilité n'étaient plus en vigueur, parce que les aéronefs ne furent pas entretenus selon les normes de navigabilité. L'intimé prétend qu'en admettant que les certificats de navigabilité n'étaient plus en vigueur au moment où les avis de suspension furent émis par Transports Canada, la requérante admet donc que les neuf aéronefs ne furent pas entretenus selon les normes de navigabilité. Ainsi, cette admission fait en sorte que l'intimé n'a pas besoin de prouver en quoi chacune des déficiences ne respectent pas les normes de navigabilité. À l'égard des admissions de la requérante, l'intimé réfère plus particulièrement le Tribunal à la pièce M-1 déposée au début de l'audition.

Dans ses représentations écrites, l'intimé soumet qu'à l'égard du Cessna C-GBQK, les témoignages de M. Rosa et de M. Lebrun ont démontré que cet avion comportait non seulement des déficiences mineures mais également des déficiences majeures qui affectaient sa navigabilité de sorte que Transports Canada était d'autant plus justifié de suspendre le certificat de navigabilité de cet aéronef. Plus particulièrement, ces inspecteurs ont témoigné à l'effet que treize des vingt déficiences énumérées aux fiches d'inspection de l'aéronef C-GBQK en annexe de l'avis de suspension étaient majeures.

À l'encontre des arguments de la requérante, l'intimé prétend que l'équipe de vérification de Transports Canada était justifié de modifier sa décision d'émettre des avis de suspension des certificats de navigabilité au lieu de simples lettres de notification parce qu'au fur et à mesure de la vérification des aéronefs, l'équipe a constaté un certain « laisser-aller » dans la maintenance et l'entretien des autres aéronefs de même qu'un état d'entretien médiocre desdits aéronefs. Transports Canada voulait ainsi exercer un contrôle plus serré sur les opérations d'entretien des opérateurs en l'occurrence la requérante puisque les lettres de notification ne permettaient pas aux inspecteurs de vérifier les corrections apportées sur les aéronefs avant de remettre les certificats de navigabilité en vigueur.

L'intimé soumet de plus que les inspecteurs ont agi dans le cadre de leurs pouvoirs discrétionnaires délégués par le ministre pour suspendre les certificats de navigabilité. Selon l'intimé, les inspecteurs ont la responsabilité professionnelle de s'assurer que les opérateurs se conforment au RAC de façon à assurer la sécurité aéronautique et dans le cas où des aéronefs sont entretenus de façon médiocre, il s'agit d'une menace à la sécurité aéronautique. Ainsi, les inspecteurs étaient justifiés de suspendre les certificats de navigabilité.

Quant aux prétentions de la requérante à l'effet que des menaces et de l'intimidation ont été utilisées par l'équipe de vérification, l'intimé prétend qu'aucune preuve n'a été fournie à cet égard durant l'audition.

Enfin, l'intimé prétend que les inspecteurs de Transports Canada n'avaient pas à suspendre les certificats d'exploitation de la requérante pour justifier les suspensions des certificats de navigabilité. En effet, il peut être possible que tous les certificats de navigabilité des aéronefs de la flotte soient suspendus et que la suspension du certificat d'exploitation ne soit pas justifiée puisque l'opérateur peut acquérir ou louer un autre aéronef en bon état de navigabilité pour continuer ses opérations. La suspension d'un certificat d'exploitation est considérée par Transports Canada être une action extrême que le ministre exerce seulement lorsqu'il n'existe aucun autre recours possible pour rectifier la situation afin d'assurer la sécurité aéronautique.

Pour tous ces motifs, l'intimé demande au Tribunal de confirmer sa décision de suspendre les neuf certificats de navigabilité des aéronefs visés par la présente tel que le prévoit le paragraphe 7.1(8) de la *Loi sur l'aéronautique*.

ANALYSE ET CONCLUSIONS

Aux termes du paragraphe 7.1(1) de la *Loi sur l'aéronautique*, le ministre a le pouvoir de suspendre un document d'aviation canadien, en l'occurrence le certificat de navigabilité, lorsque le titulaire ou l'aéronef que vise le document ne répond plus aux conditions de délivrance et de l'état de validité du document.

Dans le cadre d'une suspension d'un certificat de navigabilité, il incombe au ministre d'établir les motifs justifiant la suspension selon la prépondérance de probabilité.

Les pouvoirs du conseiller sont plus amplement décrits au paragraphe 7.1(8) lequel prévoit ce qui suit :

(8) Le conseiller peut confirmer la mesure ou renvoyer le dossier au ministre pour réexamen.

En l'occurrence, je suis d'avis que l'intimé a démontré par la prépondérance de probabilité que les certificats de navigabilité des aéronefs sous étude ne répondaient plus à leurs conditions de délivrance parce que la requérante a admis toutes les déficiences relatives aux aéronefs visés et le fait que les certificats de navigabilité n'étaient pas en vigueur lorsque les avis de suspension furent émis par l'intimé. Ce faisant, la requérante a donc admis que les aéronefs n'étaient pas

entretenus selon les normes de navigabilité de sorte qu'il est inutile et exhaustif de reprendre chacune des déficiences notées sur chacun des avions.

De plus, contrairement à la prétention de la requérante et après examen des pièces D-7, il appert que les déficiences notées sur d'autres appareils de la requérante qui n'ont pas fait l'objet d'une suspension de leur certificat de navigabilité ne constituent pas toutes les mêmes déficiences que celles notées sur les avions sous étude. Outre le dépôt des fiches D-7, aucune preuve ni aucune expertise n'ont été apportées au Tribunal pour lui permettre de déterminer qu'il s'agissait effectivement des mêmes pièces et des mêmes déficiences. Vu l'absence de preuve à cet égard, je ne peux acquiescer à l'argument de la requérante à l'effet que l'intimé aurait agi de façon inconsistante et abusive en imposant des suspensions de certificats de navigabilité des avions sous étude sans raison puisque les autres avions qui n'ont fait l'objet que de lettres de notification comportaient les mêmes déficiences.

Vu ces admissions, et compte tenu de l'absence de preuve par la requérante à l'effet que les inspecteurs de Transports Canada auraient proféré des menaces et utilisé de l'intimidation et compte tenu également de l'absence de preuve à l'effet que les avions visés par les avis de suspension comportaient les mêmes déficiences que les autres avions de la flotte pour lesquels aucun avis de suspension ne fut émis, je conclus que Transports Canada était justifié de suspendre les certificats de navigabilité des avions suivants pour lesquels aucune lettre de notification ne fut émise :

- Avion Cessna 152, immatriculé sous les lettres d'appellation canadienne C-GZKJ, dossier n° Q-2003-11 (TAC);
- Avion Grumman American GA-7 Cougar, immatriculé sous les lettres d'appellation canadienne C-GDBD, dossier n° Q-2009-11 (TAC); et
- Avion Piper 28-161, immatriculé sous les lettres d'appellation canadienne C-GCTS, dossier n° Q-2010-11 (TAC).

À l'égard de ces trois avions, l'intimé a également démontré par l'entremise du témoignage de M. Lebrun que ces avions comportaient des déficiences majeures qui justifiaient la suspension des certificats de navigabilité et la requérante n'a offert aucune preuve à l'encontre de ces témoignages, se contentant simplement de prétendre que d'autres avions de la flotte de l'opérante et pour lesquels aucune suspension ne fut émise comportaient les mêmes déficiences. En l'absence de preuve à cet égard, je conclus donc que Transports Canada était justifié de suspendre les certificats de navigabilité de ces avions et qu'il n'a pas agi de façon arbitraire en ce faisant.

On ne peut inférer également de l'absence de suspension du certificat d'exploitation de la requérante que les déficiences retrouvées sur les avions sous étude constituaient un faux prétexte et que l'intimé aurait donc agi arbitrairement.

J'en arrive à la même conclusion à l'égard de la deuxième catégorie d'avions discutée précédemment soit les deux avions C-GXKP (dossier n° Q-2008-11 (TAC)) et l'avion C-GPFX (dossier n° Q-2007-11 (TAC)) car même si une lettre de notification fut émise à la requérante pour corriger les déficiences sur ces avions, de nouvelles déficiences trouvées

sur ces deux aéronefs ont justifié la suspension de leur certificat de navigabilité par l'intimé. En effet, les déficiences énumérées aux lettres de notification pour ces deux aéronefs sont en moindre nombre et diffèrent des déficiences énumérées en annexe des avis de suspension et ces déficiences furent admises par la requérante par l'entremise de la pièce M-1. La requérante a également admis que les certificats de navigabilité de ces deux aéronefs n'étaient pas en vigueur au moment où le ministre a émis les avis de suspension.

L'argument de la requérante à l'effet que l'intimé n'était pas justifié de suspendre les certificats de navigabilité de ces deux aéronefs pour le motif qu'une lettre de notification avait été émise et que le délai de 30 jours n'était pas encore expiré est donc écarté puisque l'intimé a suspendu les certificats de navigabilité pour des déficiences autres que celles figurant aux lettres de notification. Des éléments nouveaux permettaient donc à l'intimé de suspendre les certificats de navigabilité et en l'absence d'une preuve d'abus, de procédure malicieuse ou d'intimidation, je ne peux conclure que les certificats de navigabilité de ces aéronefs furent suspendus arbitrairement ou de façon abusive.

Enfin, la troisième catégorie d'aéronefs discutée précédemment mérite une attention particulière puisque leurs certificats de navigabilité furent suspendus par l'intimé pour les mêmes déficiences que celles notées aux lettres de notification et ce, avant que le délai de 30 jours prévu aux lettres de notification soit expiré. Il s'agit en effet des aéronefs suivants :

- Cessna 152, immatriculé sous les lettres d'appellation canadienne C-GLRX, dossier n° Q-2002-11 (TAC);
- Cessna 152, immatriculé sous les lettres d'appellation canadienne C-GBQK, dossier n° Q-2004-11 (TAC);
- Cessna 152, immatriculé sous les lettres d'appellation canadienne C-FFQO, dossier n° Q-2005-11 (TAC); et
- Cessna 152, immatriculé sous les lettres d'appellation canadienne C-GZKE, dossier n° Q-2006-11 (TAC).

Pour le Cessna FFQO, lors de la suspension il y avait même trente et une (31) déficiences de moins par rapport à la lettre de notification.

Pour ces quatre aéronefs, la question en litige consiste donc à se demander si Transports Canada était justifié de suspendre leurs certificats de navigabilité avant que le délai qu'il avait accordé à la requérante pour corriger les mêmes déficiences que celles visées par l'avis de suspension ait été expiré. En somme, l'intimé a-t-il agi arbitrairement ou de façon abusive en modifiant sa décision initiale de n'émettre qu'une lettre de notification par l'émission d'un avis de suspension dans ces quatre cas alors qu'aucun nouvel élément ou aucune nouvelle déficence n'a été trouvé sur ces aéronefs?

Aux termes du paragraphe 7.1(1) de la *Loi sur l'aéronautique*, le ministre a le pouvoir de suspendre un certificat de navigabilité lorsque l'aéronef que vise le document ne répond plus aux conditions de délivrance ou de maintien en état de validité du document. Dans le cas présent en raison de l'admission de la requérante, il appert que les quatre certificats de navigabilité pour ces

quatre aéronefs ne répondaient plus à leurs conditions de délivrance de sorte que le ministre avait le pouvoir de les suspendre.

Cependant, le pouvoir du ministre doit être exercé raisonnablement et de bonne foi. En effet, avant de prendre une décision qui affecte des droits, le ministre doit s'assurer qu'il a non seulement compétence pour agir mais il doit également respecter les formalités prescrites par le droit, en particulier celles qu'impose le devoir d'agir équitablement. Plus particulièrement, le ministre n'agit pas équitablement s'il ne base pas sa décision sur les motifs pertinents, s'il agit pour des fins impropres ou contraires à l'esprit de la loi, s'il a agi sans aucun motif qui puisse justifier son acte ou s'il a agi par mauvaise foi, de façon discriminatoire ou de façon déraisonnable ou absurde. Ces principes ont été à maintes fois reconnus par la jurisprudence applicable en matière de contrôle du pouvoir discrétionnaire.^[1] Selon le professeur Garant, manquer au devoir d'agir équitablement peut révéler la mauvaise foi.^[2] « La jurisprudence a tendance à considérer comme étant de mauvaise foi l'autorité publique qui a été incorrecte ou "unfair" dans la procédure menant à sa décision. »

Dans son ouvrage sur le droit administratif, le professeur Garant souligne d'ailleurs que les tribunaux québécois tendent à inférer la mauvaise foi en présence d'une injustice grave, peu importe l'intention réelle de commettre un abus de pouvoir^[3] :

Il existe par ailleurs un courant jurisprudentiel d'une ampleur non négligeable qui a tendance à inférer la mauvaise foi de la gravité d'une injustice commise. On retrouve dans d'innombrables arrêts l'expression "injustice grave équivalant à mauvaise foi". Cela signifie que l'injustice est telle qu'une décision prise de mauvaise foi aurait sensiblement le même effet. À la limite, on pourrait dire que de la gravité de l'injustice découle une présomption de mauvaise foi.

[...]

Les tribunaux vont donc jusqu'à mesurer le degré de gravité de l'injustice subie afin de considérer si elle est suffisamment grave pour qu'on en infère la mauvaise foi.

La tendance des tribunaux de qualifier de mauvaise foi l'abus de pouvoir commis par négligence manifeste, sans qu'une illégalité intentionnelle ne soit établie est également constatée par plusieurs auteurs.^[4]

Dans plusieurs arrêts, il fut décidé qu'une autorité administrative qui fonde une décision sur un motif étranger à la question n'exerce pas judiciairement un pouvoir discrétionnaire.^[5]

Le professeur Garant souligne d'ailleurs qu'il arrivera que la Cour scrute les raisons invoquées par l'Administration pour vérifier si elles peuvent normalement justifier l'acte attaqué. Si elles ne sont pas pertinentes et que l'Administration n'a apparemment aucune autre raison pour agir de la sorte, le Tribunal annulera l'acte incriminé.^[6]

Dans le cadre d'un recours en contrôle judiciaire, les tribunaux peuvent donc prononcer la nullité d'un acte administratif entaché de mauvaise foi et cette mauvaise foi est présumée lorsque l'agent administratif rend une décision sur des considérations non pertinentes.

Dans le cas sous étude, il ne s'agit pas d'un recours en contrôle judiciaire et le Tribunal de l'aviation civile n'a pas expressément le pouvoir, aux termes du paragraphe 7.1(8) de la *Loi sur l'aéronautique*, pour annuler les avis de suspension de certificats de navigabilité émis par l'intimé même s'il arrivait à la conclusion que le ministre n'a pas agi équitablement dans le cadre de l'exercice de son pouvoir de suspension aux termes de l'article 7.1. De plus, la question de la nullité des avis de suspension n'a également pas été soulevée expressément par la requérante dans ce dossier de sorte que je ne peux adresser cette question dans le cadre de la présente instance. Quoi qu'il en soit, je crois cependant que le défaut du ministre d'agir équitablement dans l'exercice de son pouvoir de suspension de certificats de navigabilité aux termes de l'article 7.1 peut constituer un motif pour lequel le Tribunal peut renvoyer les dossiers au ministre pour réexamen.

En l'occurrence, les avis de suspension de ces quatre aéronefs imposés une ou deux journées après la notification visent exactement les mêmes défauts que celles invoquées pour la lettre de notification. La preuve a démontré que le seul motif pour lequel l'intimé a décidé les 1^{er} et 2 février 2000 de suspendre les certificats de navigabilité des quatre aéronefs précités était que les agents de l'équipe responsable de la vérification avaient perdu confiance dans l'organisation de maintenance de la requérante. En somme, le seul motif pour lequel l'intimé est revenu sur sa décision se limite au fait que les agents ont constaté un nombre important de défauts dans l'entretien des aéronefs au fur et à mesure que l'inspection se déroulait mais aucune nouvelle défaut ne visait ces quatre aéronefs. Ce motif est étranger et non pertinent à chacun des aéronefs pour lesquels le certificat de navigabilité a été suspendu mais est plutôt relié à l'opération de la requérante. Aucune preuve n'a de plus été offerte à l'égard de ces quatre (4) aéronefs démontrant que la requérante refusait de corriger les défauts soulevés dans les lettres de notification ou qu'elle refusait de s'y attarder ou y démontrait une nonchalance. Au contraire, pour l'aéronef FFQO, la preuve démontre que la requérante avait entamé les réparations puisque trente et une (31) défauts ont disparu en six jours.

Je suis d'avis par conséquent que les inspecteurs de Transports Canada n'ont pas agi équitablement et qu'ils ont agi de façon arbitraire lorsqu'ils ont décidé de suspendre les certificats de navigabilité des quatre avions décrits précédemment alors que le délai de trente (30) jours accordé pour corriger les défauts n'était pas expiré et qu'aucun motif rattaché proprement à chaque avion visé ne justifiait cette décision.

En somme, la décision de suspendre les certificats de navigabilité de ces quatre aéronefs ne fut pas basée sur des considérations pertinentes à ces aéronefs mais plutôt sur une impression générale de perte de confiance dans l'organisation de la requérante. En l'absence de preuve de la part de Transports Canada de nouvelles défauts par rapport à ces avions ou de considérations pertinentes à ces avions tel un refus de corriger les défauts, le Tribunal doit conclure qu'il s'agit d'une décision arbitraire laissant présumer d'une mauvaise foi.

Par conséquent, je renvoie les dossiers Q-2002-11, Q-2005-11, Q-2004-11 et Q-2006-11 au ministre pour réexamen et je recommande que le ministre annule les avis de suspension émis dans ces dossiers dans l'éventualité où les dossiers ne révélaient aucun élément nouveau par rapport aux lettres de notification ou aucune considération pertinente à chacun des avions visés justifiant ainsi le changement de décision arbitraire d'une simple lettre de notification à un avis de suspension avant l'expiration du délai.

Caroline Desbiens
Conseillère
Tribunal de l'aviation civile

^[1] Patrice Garant, *Précis de droit des administrations publiques*, les Éditions Yvon Blais Inc., 3^e édition, pp. 257 et suivantes; *Développements récents en droit administratif et constitutionnel*, Service de l'information permanente, Barreau du Québec, (1999) les Éditions Yvon Blais Inc., « La mauvaise foi et la responsabilité de l'État » M^e Pierre Giroux et M^e Stéphane Rochette, pp. 117 et suivantes; Patrice Garant, *Droit administratif*, 4^e édition, vol. 2 « Le Contentieux » les Éditions Yvon Blais Inc., pp. 397 et suivantes.

^[2] P. Garant, *Droit administratif*, 4^e édition, Cowansville, Éditions Yvon Blais Inc., (1996) p. 410.

^[3] Idem, p. 413, 414 et 415.

^[4] Voir à cet égard *Développements récents en droit administratif et constitutionnel*, « La mauvaise foi est la responsabilité de l'État » M^e Pierre Giroux et M^e Stéphane Rochette, les Éditions Yvon Blais Inc., (1999) pp. 130 à 133.

^[5] *Ron Carelli c. Duplessis*, (1959) R.C.S. 121.

^[6] P. Garant, *Droit administratif*, 4^e édition, page 421.