

Référence : *Interlake Aviation c. Canada (Ministre des Transports)*, 2018 TATCF 15 (révision)

Date : 2018-04-25

No de dossier : C-4309-41

No du MdT : 5504-091373 P/B

RELATIVEMENT à l'audience en révision demandée par 5243513 Manitoba Ltd., d.b.a. Interlake Aviation, en ce qui a trait à une contravention à l'article 703.19 du *Règlement de l'aviation canadien*, DORS/96-433, tel que l'allègue le ministre des Transports.

ENTRE :

***INTERLAKE AVIATION*, requérante**

et

***MINISTRE DES TRANSPORTS*, intimé**

[Traduction française officielle]

Conseiller du Tribunal : Arnold Olson

Affaire entendue à : Winnipeg (Manitoba) les 16 et 17 janvier 2018

Pour la requérante : Gerben Tigchelaar (s'est représenté lui-même)

Pour l'intimé : Catherine Newnham

DÉCISION ET MOTIFS À LA SUITE D'UNE RÉVISION

Arrêt: Le ministre des Transports a prouvé, selon la prépondérance des probabilités, que la requérante, Interlake Aviation, a contrevenu à l'article 703.19 du *Règlement de l'aviation canadien*. La sanction pécuniaire imposée de 5 000 \$ est réduite à 3 000 \$.

Le montant total de 3 000 \$ est payable au receveur général du Canada et doit parvenir au Tribunal d'appel des Transports dans les 35 jours suivant la signification de la présente décision.

I. HISTORIQUE

[1] Le 17 février 2017, le ministre des Transports (ministre) a délivré un avis d'amende pour contravention (avis) à 5243513 Manitoba Ltd., d.b.a. Interlake Aviation (Interlake Aviation) en raison d'une contravention au *Règlement de l'aviation canadien*, DORS/96-433. Un chef d'accusation figure à l'annexe A de l'avis :

Entre le 15 juin et le 5 juillet 2016, un exploitant aérien, 5243513 Manitoba Ltd., D.B.A. Interlake Aviation, a permis à des pilotes d'effectuer des décollages depuis divers endroits au Canada, à bord d'un aéronef Piper PA-31 350, immatriculé au Canada (C-GBAO), dont la

maintenance n'avait pas été effectuée conformément au système de contrôle de la maintenance de l'exploitant.

Contrairement à l'article 703.19 du Règlement de l'aviation canadien

TOTAL DE LA SANCTION PÉCUNIAIRE – 5 000 \$

II. LOIS ET RÈGLEMENTS

[2] L'article 703.19 du *Règlement de l'aviation canadien* dispose :

703.19 Il est interdit à l'exploitant aérien de permettre d'effectuer le décollage d'un aéronef dont la maintenance n'a pas été effectuée conformément au système de contrôle de la maintenance de l'exploitant aérien.

III. PREUVE

A. Ministre

(1) *Jeff McCallum*

[3] L'inspecteur McCallum, un inspecteur de Transports Canada à Winnipeg, Aviation civile, a consulté ses notes (pièce M-1) relativement à l'inspection non annoncée sur l'aire de trafic que lui-même et l'inspecteur David Trapmore ont effectuée à l'installation d'Interlake Aviation de Pine Dock au Manitoba, le 5 juillet 2016. Ils ont vu l'aéronef Piper PA-31 350 C-GBAO approcher, atterrir et débarquer des passagers. Lors de l'exécution de l'inspection de l'aéronef sur l'aire de trafic, dont un examen du carnet de route de l'aéronef (pièce M-2), un nombre de lacunes en matière de maintenance ont été relevées et inscrites en tant qu'« anomalies » dans une lettre de notification (pièce M-3), puis photographiées (pièces M-4 à M-14) :

- Les déperditeurs de potentiel étaient brisés.
- Les boudins de dégivrage pneumatiques sur les bords d'attaque des deux ailes et le stabilisateur horizontal semblaient endommagés ou détériorés.
- Les boudins de dégivrage électriques des hélices de gauche et de droite semblaient endommagés et effilochés.
- Certains éléments de fixation de la nacelle du moteur gauche semblaient avoir été tirés à travers la surface du capot.
- Un câble électrique non protégé passait à travers la soute à bagages avant.
- L'amortisseur du shimmy du train avant présentait une fuite.
- Même s'ils portaient la mention « U/S » [hors service], les disjoncteurs du système de dégivrage étaient fermés plutôt qu'en position ouverte.
- Les inspecteurs ont effectué ce qu'ils croyaient être une inspection valide de l'aubauge de la gouverne de profondeur et du compensateur de direction. Ils ont déterminé que les systèmes n'étaient pas fixés adéquatement.

[4] L'inspecteur McCallum a expliqué comment ces diverses déficiences pouvaient affecter de façon importante l'exploitation de l'aéronef. Les boudins de dégivrage pneumatiques sur les bords d'attaque des deux ailes et sur le stabilisateur horizontal

fonctionnent en se gonflant momentanément avec une pression d'air pour briser la glace et en éliminer l'accumulation. Les boudins de dégivrage d'hélice fonctionnent à l'électricité pour prévenir l'accumulation de glace, mais dans le cas présent et particulièrement sur l'hélice gauche, les boudins de dégivrage étaient très effilochés. Les photographies montrent un câble lâche qui pend dans la soute à bagages avant, qui semble provenir du compartiment de batterie et qui sort sans protection à travers les angles vifs d'un orifice pratiqué dans un treillis métallique. Même s'il n'est pas un spécialiste qualifié en la matière, il a fait une observation logique voulant que le passage de ce câble puisse le faire froter et présenter un risque d'incendie en vol.

[5] L'inspecteur McCallum a mentionné que lorsque le système de l'aéronef était hors service, cela signifiait qu'il était en quelque sorte brisé et qu'il ne fonctionnait pas. Il doit être rendu non fonctionnel, et on doit l'isoler et le sécuriser. Même si le système de dégivrage du C-GBAO arborait la mention « U/S », les disjoncteurs étaient fermés et de l'électricité circulait dans le système de dégivrage comme s'il avait été mis en position de marche, et aurait été alimenté.

[6] Il a expliqué que l'expression « navigabilité aérienne » signifie qu'un aéronef est en bon état de fonctionnement et sécuritaire pour le vol. Même si la maintenance d'un composant peut être reportée, le système doit cependant être maintenu en état de fonctionnement pour que l'aéronef puisse être considéré comme étant en état de navigabilité. Dans le cas qui nous occupe, les inspecteurs ont déterminé que l'aéronef C-GBAO n'était pas en état de navigabilité et qu'il n'était pas entretenu conformément à ses manuels de contrôle de la maintenance.

Contre-interrogatoire de l'inspecteur McCallum

[7] L'inspecteur a convenu qu'il était possible que le câble lâche dans la soute à bagages ait pu se détacher durant le retrait d'une valise. Toutefois, il a dit que si le câble s'était relâché, c'était qu'il n'avait pas été fixé correctement au départ.

[8] L'inspecteur McCallum a convenu qu'au moment de leur activation, les boudins de dégivrage pneumatiques du stabilisateur horizontal se gonflent momentanément et changent de forme. Il n'était pas d'accord quant au fait que la rugosité causée par les nombreuses bande de réparation apposées aux boudins serait semblable celle qui existe lors du de gonflement des boudins; l'aéronef est certifié pour voler avec les boudins de dégivrage gonflés sur le stabilisateur horizontal.

(2) *David Trapmore*

[9] En se référant à ses notes (pièce M-15), l'inspecteur Trapmore de Transports Canada, Aviation civile, a mentionné que 12 lacunes au total en matière de maintenance avaient été relevées durant l'inspection du C-GBAO, dont certaines avaient été déjà relevées durant une inspection antérieure et toujours pas corrigées. Une vidéo (pièce M-16) montrait les deux inspecteurs en train d'effectuer un test de la gouverne de profondeur et des positions de commande du compensateur de régime. Ils en sont arrivés à la conclusion que les systèmes de la gouverne de profondeur et des commandes du compensateur de direction n'avaient pas été fixés correctement. En partant de ce constat et en raison de l'état général de l'aéronef, les inspecteurs ont saisi le certificat de navigabilité et ont émis un avis de suspension (pièce M-17) de ce document, clouant l'aéronef au sol. L'inspecteur Trapmore a ensuite résumé les nombreuses déficiences de l'aéronef identifiées dans un avis de détection (pièce M-18).

[10] Il a présenté la pièce M-19 comportant trois parties : un formulaire de mesures correctives daté du 25 septembre 2016 selon lequel Interlake Aviation devait corriger les défauts; un bon de commande d'Interlake Aviation enjoignant Tac Air, un organisme de maintenance agréé (OMA), de corriger les défauts, et une carte de travail de maintenance datée du 11 octobre 2016, indiquant les travaux effectués. La pièce démontre en partie que :

- les déperditeurs de potentiel ont été remplacés;
- les boudins de dégivrage du stabilisateur horizontal ne respectaient pas les limites du fabricant en ce qui a trait au nombre de bandes de réparation et ceux-ci ont été remplacés;
- les boudins de dégivrage de l'hélice gauche ont été remplacés;
- les boudins de dégivrage de l'aile de gauche et de droite respectaient les limites du fabricant;
- les éléments de fixation du capot de gauche étaient en bon état de fonctionnement;
- L'amortisseur de shimmy du train avant, même s'il avait été remplacé, fonctionnait normalement;
- L'aubanage de la gouverne de profondeur et du compensateur de direction était conforme aux recommandations du fabricant;
- le câble lâche dans la soute à bagages a été fixé.

[11] En mai 2017, l'inspecteur Trapmore est retourné aux locaux d'Interlake Aviation et a vérifié si les défauts avaient été corrigés. Il a également effectué un test de la gouverne de profondeur et du système du compensateur de direction (correctement cette fois-ci), a déterminé que le système était en état de service et a remis le certificat de navigabilité de l'aéronef.

[12] L'inspecteur Trapmore a mentionné que, lorsqu'il avait inspecté le C-GBAO la première fois, il n'avait jamais vu un aéronef si mal entretenu.

Contre-interrogatoire de l'inspecteur Trapmore

[13] L'inspecteur Trapmore a admis que, lors de sa première inspection, il ne savait pas comment effectuer correctement un test de l'aubanage de la gouverne de profondeur ou du compensateur de direction et qu'il n'avait pas effectué le test correctement. Il a admis qu'ils n'avaient pas correctement alimenté le système lorsqu'ils avaient effectué le test et que les résultats du test n'étaient pas concluants.

(3) *Eric Dacquay*

[14] M. Dacquay, un enquêteur chargé de l'application de la loi à Transports Canada, Aviation civile, a reçu l'avis de détection et a affirmé que sa première impression était basée sur le nombre impressionnant d'anomalies techniques énumérées dans la lettre de notification. Il a obtenu un rapport du Système Web d'information sur le maintien de la navigabilité (SWIMN) présentant la certification de l'aéronef (pièce M-20), un rapport de propriété de l'aéronef tiré du Registre des aéronefs civils canadiens (pièce M-21) et un rapport du Système d'information national des compagnies aériennes (SINCA) présentant de l'information concernant l'exploitant aérien Interlake Aviation (pièce M-22). L'Approbation du calendrier

de maintenance pour les petits aéronefs (pièce M-23) dresse la liste des manuels de référence et des documents sous-jacents qui forment le système de contrôle de la maintenance d'Interlake Aviation : le manuel de maintenance 761-488 du Piper PA31-350 et le rapport d'inspection 230-764 du Piper PA31-350.

[15] Le 24 novembre 2016, l'enquêteur a envoyé un courriel à B/E Aerospace (pièce M-24), le fabricant des boudins de dégivrage du stabilisateur horizontal, lui demandant si l'aéronef pouvait toujours être considéré comme étant en état de navigabilité si les boudins de dégivrage ne respectaient pas les limites de fonctionnement du fabricant. Il a compris de leur réponse qu'il devait s'adresser au fabricant de l'aéronef s'il voulait en savoir plus. Il a ensuite contacté le fabricant de l'aéronef (pièce M-25), Piper Aircraft, en lui posant des questions semblables, puis lui a envoyé des photographies des boudins de dégivrage du stabilisateur horizontal. Après avoir examiné les photographies, le fabricant a répondu : « Après avoir constaté l'état du système de dégivrage, nous ne pouvons juger cet aéronef en état de navigabilité. »

[16] Le manuel d'entretien du Piper Navajo (pièce M-26) et le rapport d'inspection du Piper (pièce M-27) sont des listes de vérification d'inspection qui auraient dû être suivies lors de l'inspection de 100 heures du 14 juin 2016. Le manuel du dégivreur de B/E Aerospace (pièce M-28) indique comment entretenir et réparer le système de dégivrage pneumatique.

[17] L'enquêteur Dacquay a envoyé une lettre d'enquête (pièce M-29) à M. Tigchelaar, d'Interlake Aviation, l'avisant d'une éventuelle violation de l'article 703.19 du RAC. Dans une réponse datée du 3 novembre 2016 (pièce M-30) Interlake Aviation indiquait procéder à la mise en place de mesures correctives. Le 17 février 2017, l'avis d'amende pour contravention était délivré.

Contre-interrogatoire de l'enquêteur Dacquay

[18] L'enquêteur Dacquay a admis qu'il ne savait pas qu'au moment d'une inspection antérieure les boudins de dégivrage de l'hélice électrique avaient été rendus inopérants, que les disjoncteurs respectifs aient été ouverts ou fermés. En outre, il a admis que l'inspection de 100 heures effectuée le 14 juin 2016 semblait avoir couvert tous les aspects requis sur les listes de vérification d'inspection.

B. Requéant

(1) M. Tigchelaar

[19] M. Tigchelaar est le président, le propriétaire et le gestionnaire supérieur responsable de la requérante Interlake Aviation. Il s'est rappelé de conversations avec un employé de son entreprise responsable de la coordination de la maintenance concernant les boudins de dégivrage du C-GBAO. Puisque les listes d'inspection de Piper précisait que les boudins de dégivrage devaient être inspectés, selon le responsable de la coordination de la maintenance, ils devaient passer l'inspection ou être retirés. M. Tigchelaar a manifesté son désaccord. Selon lui, les boudins de dégivrage n'étaient pas utilisés puisque la compagnie n'était pas certifiée pour voler dans les nuages et encore moins en conditions de givrage. Même si les boudins de dégivrage étaient hors service, ils servaient tout de même à protéger la structure de métal du bord d'attaque du stabilisateur horizontal des dommages causés par le gravier et il avait souhaité les laisser sur l'aéronef à ces fins.

[20] En ce qui a trait aux déperditeurs de potentiel, il a fait référence à un paragraphe d'un manuel de Cessna U206G (pièce A-1) qui stipule : « Si des vols IFR [règles de vol aux instruments] sont prévus, l'installation de déperditeurs de potentiel de type mèche est recommandée » Bien que le document soit extrait d'un manuel Cessna plutôt que d'un manuel Piper Navajo, il a été accepté en preuve, et sa valeur probante sera évaluée.

[21] En ce qui concerne le câble non protégé dans la soute à bagages, ce câble n'était pas branché directement à la batterie, mais à un relais de batterie. Il aurait par conséquent été protégé par un disjoncteur pour empêcher tout risque d'incendie.

[22] Il a admis que les disjoncteurs du système de dégivrage d'hélice électrique étaient fermés. Il a toutefois fait référence à l'inscription dans le carnet de route (pièce M-2) relative à l'inspection de l'aéronef du 28 avril 2015, qui indique que l'alimentation électrique avait été coupée du système, peu importe la position du disjoncteur.

Contre-interrogatoire de M. Tigchelaar

[23] M. Tigchelaar n'était pas d'accord sur le fait que si les déperditeurs de potentiel étaient installés sur l'aéronef, ils devaient être entretenus, puisque son entreprise ne volait pas dans des conditions IFR.

[24] Il a admis que des discussions avaient eu lieu avec le personnel de maintenance à savoir s'il fallait ou non changer les boudins de dégivrage du stabilisateur horizontal et les remplacer avec des bandes d'antiabrasion en guise de protection contre les cailloux.

IV. ARGUMENTS

A. Ministre

[25] Interlake Aviation est tenu d'entretenir son aéronef conformément à son système de contrôle de maintenance, dans ce cas, le manuel d'entretien Piper et le rapport d'inspection Piper.

[26] La maintenance ne peut être reportée si elle a une incidence sur l'état de navigabilité de l'aéronef. Les photographies, la vidéo et le constat de Piper Aircraft voulant que l'aéronef n'était pas en état de navigabilité, démontrent manifestement que l'aéronef présentait de nombreuses déficiences.

[27] Les manuels de maintenance Piper et le manuel de dégivrage de B/E Aerospace déterminent que les éléments non conformes auraient dû être inspectés lors de l'inspection de 100 heures du 14 juin 2016. Des discussions entre M. Tigchelaar et son personnel de maintenance concernant l'état des boudins de dégivrage ont eu lieu. Par conséquent, la compagnie savait que de la maintenance s'avérait nécessaire.

[28] Les éléments de l'accusation ont été prouvés. L'exploitant aérien, Interlake Aviation, a permis l'exploitation de l'aéronef C-GBAO. Le système de contrôle de maintenance cite le manuel d'entretien Piper et les rapports d'inspection Piper qui exigent que le système de dégivrage soit inspecté s'il est installé. Le système de dégivrage doit être entretenu, peu importe qu'il soit utilisé ou pas. Le fabricant de l'aéronef a déclaré que celui-ci n'était pas en état de navigabilité; par conséquent, il n'a nécessairement pas été entretenu conformément au

système de contrôle de la maintenance. La contravention à l'article 703.19 du RAC a été prouvée. Les nombreuses déficiences et le fait que des passagers ont été transportés devraient justifier le niveau de l'avis.

B. Requéant

[29] Interlake Aviation surveillait le système de dégivrage et la division de la maintenance a découvert, durant son inspection du 14 juin 2016, que les boudins de dégivrage demeuraient dans les limites et que l'aéronef était en état de navigabilité.

[30] La position des disjoncteurs de dégivrage d'hélice n'est pas importante puisque le système avait été isolé de toute alimentation électrique, peu importe la position du disjoncteur.

[31] Des déperditeurs de potentiel ne sont nécessaires que pour les vols IRF, non pas pour les vols VFR (règles de vol à vue). Puisque Interlake Aviation volait de jour et n'effectuait pas de vols IFR, il n'était pas nécessaire d'installer des déperditeurs de potentiel sur l'aéronef. En outre, la déclaration de l'inspecteur McCallum voulant qu'il n'ait jamais vu un aéronef sans déperditeurs de potentiel n'était tout simplement pas croyable; seulement dans la flotte d'aéronefs d'Interlake Aviation, il y avait une majorité d'aéronefs sans déperditeurs de potentiel.

[32] Le câble dans la soute à bagages a dû se relâcher lorsque le pilote a déchargé des bagages et cela ne représentait aucun danger, puisqu'il était protégé par un disjoncteur.

[33] Les systèmes de la gouverne de profondeur et du compensateur de direction ont été fixés correctement le 5 juillet 2016. Il n'a pas été contesté que le test indiquant le contraire avait été effectué incorrectement.

[34] L'état des boudins de dégivrage du stabilisateur horizontal était une observation subjective de Piper Aircraft fondée uniquement sur des photographies plutôt que sur une inspection réelle de l'aéronef. En fonction des photographies, il est impossible de faire une évaluation précise de leur état. L'inspection antérieure du 14 juin 2016 effectuée par Tac Air, un organisme de maintenance agréé, devrait servir de preuve voulant que l'aéronef était en état de navigabilité et qu'il avait été entretenu conformément au système de contrôle de maintenance.

V. ANALYSE

[35] La norme de preuve imposée au ministre est celle qui est précisée au paragraphe 15(5) de la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada* : la prépondérance des probabilités.

[36] Conformément au texte de la contravention à l'Annexe A de l'avis et de la disposition désignée ayant fait l'objet d'une contravention, les éléments de la contravention que le ministre doit prouver sont les suivants :

1. 5243513 Manitoba Ltd., d.b.a. Interlake Aviation, est l'exploitant aérien sujet de l'infraction.
2. En tant qu'exploitant aérien, Interlake Aviation a permis à des pilotes d'effectuer des décollages depuis « divers » endroits entre le 15 juin et le 5 juillet 2016.

3. L'aéronef utilisé pour la commission de l'infraction alléguée était un Piper PA-31 350 (immatriculé C-GBAO).
4. Les décollages ont été effectués alors que l'aéronef n'avait pas été entretenu conformément au système de contrôle de la maintenance de l'exploitant aérien.

[37] Il est incontesté qu'Interlake Aviation a autorisé le vol de l'aéronef C-GBAO durant la période du 15 juin au 5 juillet 2016. Le carnet de route indique 90 vols de courte durée durant cette période de 21 jours, dont 80 effectués par le président de la compagnie, M. Tigchelaar. Par conséquent, les trois premiers éléments de l'infraction ont été prouvés selon la prépondérance des probabilités.

[38] Concernant le dernier élément de l'infraction, soit que les décollages ont été effectués alors que l'aéronef n'avait pas été entretenu conformément au système de contrôle de la maintenance de l'exploitant aérien, mon analyse commence avec un examen de la validité de chacune des 12 anomalies techniques relevées dans la lettre de notification. Dans un souci de clarté, j'ai séparé ces anomalies techniques en trois groupes :

Groupe 1

[39] Les anomalies techniques pour lesquelles il n'y a aucune référence dans les manuels de contrôle de la maintenance :

- Il n'y a aucune mention à l'égard des déperditeurs de potentiel ou des trousse de premiers soins dans les documents à l'appui déposés en preuve et qui constituent le système de contrôle de maintenance d'Interlake Aviation. Par conséquent, il est impossible de dire si les exigences en matière de maintenance s'appliquent à ces composants ou si ces derniers sont oui ou non requis. Ainsi, ces deux éléments ne sont plus pris en considération.

Groupe 2

[40] Les anomalies techniques des composants jugés en état de navigabilité au moment d'une enquête subséquente :

- Comme il est mentionné dans le formulaire des mesures correctives (pièce M-19), les boudins de dégivrage de l'aile de gauche et de droite, l'hauban de la gouverne de profondeur et du compensateur de direction, l'amortisseur de shimmy du train avant et les éléments de fixation du capot ont été jugés en état de navigabilité. Par conséquent, à mon avis, on ne peut pas dire que ces éléments n'ont pas été entretenus conformément au système de contrôle de la maintenance. Ils ne sont donc plus pris en considération.

Groupe 3

[41] Selon le système de contrôle de la maintenance, quatre anomalies techniques restantes devaient faire l'objet d'une inspection. À la suite d'une enquête subséquente, on a déterminé que ces éléments n'étaient pas en état de navigabilité ou étaient hors service :

- La requérante n'a pas contesté le fait que les boudins de dégivrage de l'hélice gauche étaient très endommagés et qu'ils auraient dû être remplacés.
- Les boudins de dégivrage du stabilisateur horizontal présentaient trop de bandes de réparation.
- Le câble pendant à l'avant de la soute à bagages n'était pas protégé.

- Les disjoncteurs du système de dégivrage n'étaient pas fermés correctement.

[42] M. Tigchelaar voulait laisser les boudins de dégivrage pour protéger le bord d'attaque du stabilisateur horizontal des dommages causés par le gravier. Son technicien d'entretien voulait soit réparer ou retirer les boudins de dégivrage selon sa compréhension des manuels de contrôle de maintenance qui précisent que les boudins de dégivrage horizontaux doivent être inspectés s'ils sont installés. Il s'avère que M. Tigchelaar avait tort et que son technicien d'entretien avait raison. Le fabricant de l'aéronef a jugé que celui-ci n'était pas en état de navigabilité. Par conséquent, j'en arrive à la conclusion que les boudins n'ont pas été entretenus selon la norme d'état de navigabilité. Il n'y avait aucune inscription au carnet de route indiquant que des bandes de réparation avaient été apposées aux boudins ou retirées de ceux-ci durant l'intervalle de 21 jours depuis l'inspection de 100 heures du 14 juin 2016. Par conséquent, selon la prépondérance des probabilités, les boudins de dégivrage comportaient le même nombre de bandes de réparation à ce moment-là et auraient dû être entretenus selon la norme d'état de navigabilité, ou retirés. J'en conclus donc que l'aéronef n'a pas été entretenu conformément au système de contrôle de la maintenance.

[43] Les manuels de contrôle de la maintenance précisent aussi que le faisceau de câbles électriques doit être inspecté. Les photographies de la soute à bagages avant (pièce M-14) montrent un câble lâche non protégé qui est susceptible d'être coincé et tiré contre le bord tranchant d'un treillis de métal à travers lequel il passe. Étant donné la fréquence de chargement et de déchargement de bagages - 90 vols dans une période de 21 jours - j'en conclus que la position de ce câble constituait un danger et que les inspecteurs avaient raison de faire corriger la situation.

[44] Puisque le système de dégivrage arborait la mention « hors service », il aurait dû être isolé de l'alimentation électrique. Au moment de l'inspection toutefois, les disjoncteurs étaient poussés en position fermée et les bagues étaient au sol. J'estime que, selon la prépondérance des probabilités, ils avaient été réinitialisés intentionnellement. Même si on peut dire que le système de dégivrage d'hélice alimenté par électricité était autrement isolé, le système pneumatique aurait fonctionné d'une certaine manière s'il avait été mis en marche. M. Tigchelaar ne peut pas déclarer que le système de dégivrage était hors service et ne pas l'entretenir selon des normes de service, pour ensuite l'utiliser. Il est sans contredit inacceptable de tenter de réactiver un système qui porte la mention hors service.

Sanction et conclusion

[45] J'ai pris en considération la décision du Tribunal de l'aviation civile *Ministre des Transports c. Kurt William M. Wyer*, [1988] no de dossier O-0075-33 (TAC), pour les principes d'établissement de la sanction pécuniaire. Ces principes sont les suivants :

- la dénonciation, comme dans la répudiation publique d'un méfait;
- la dissuasion, tant la dissuasion personnelle du contrevenant que la dissuasion générale du milieu de l'aviation;
- la rééducation, à savoir l'élimination du risque qu'une conduite répréhensible persiste;
- les recommandations sur l'application des règles;
- les facteurs aggravants et atténuants.

[46] Une enquête subséquente a révélé que la plupart des anomalies techniques relevées durant l'inspection de l'aire de trafic du 5 juillet 2016 ne constituaient pas en fait des

anomalies. Des 12 anomalies relevées initialement, seulement quatre en étaient de véritables. Notamment, la décision de l'inspecteur de suspendre le certificat de navigabilité était, en partie, fondée sur les résultats d'un test incorrectement effectué sur la gouverne de profondeur et le système de commande du compensateur de direction. J'ai pris ces faits en considération dans les facteurs atténuants.

[47] Les pistes en gravier sur lesquelles Interlake Aviation exploite sa flotte d'aéronefs ne sont pas une excuse pour permettre la détérioration générale de l'aéronef au point qu'il ne soit plus en état de navigabilité; le principe de dissuasion spécifique demeure. Pour cette raison, l'amende doit rester substantielle.

Obiter Dictum

[48] J'ai apprécié l'honnêteté de M. Dacquay, l'enquêteur chargé de l'application de la loi, lorsqu'il a mentionné que sa première impression de ce dossier était fondée sur le nombre important d'anomalies techniques mentionnées dans la lettre de notification. Dans le cas présent pourtant, seul quatre anomalies techniques facilement corrigibles sur les 12 anomalies citées initialement demeurent pertinentes à ce jour. La lettre de notification, l'annexe du formulaire 24-0019, porte le titre « Liste des anomalies techniques relevées durant l'inspection ». Ainsi, il semble que le formulaire serve à l'inscription de véritables « anomalies techniques » ou défauts et non pas de demandes d'informations supplémentaires. Transports Canada ne peut avoir raison dans les deux sens : présenter des anomalies techniques comme de simples demandes de confirmation voulant qu'un composant soit conforme aux recommandations du fabricant et aborder une liste d'anomalies comme étant de véritables défauts.

[49] Puisque les travaux visant à remettre l'appareil C-GBAO en l'état de navigabilité ont été achevés le 11 octobre 2016, le certificat de navigabilité saisi aurait pu être remis à Interlake Aviation peu après. Pourtant, c'est après cette date que des demandes ont été acheminées à B/E Aerospace et à Piper Aircraft afin de déterminer si oui ou non l'aéronef était en état de navigabilité en date de la première inspection. Il semble que l'on ait tenté de trouver une preuve pour renforcer une sanction pécuniaire puisque la conformité au système de contrôle de maintenance avait déjà été respectée. En outre, le fait de ne pas rendre le certificat de navigabilité de l'aéronef avant mai 2017 constituait un délai considérable et peut avoir causé une importante pénalité financière à Interlake Aviation pendant la période où l'aéronef était cloué au sol. Il va sans dire que les inspecteurs de Transports Canada doivent conserver le droit d'immobiliser un aéronef au sol s'ils doutent qu'il ne soit sécuritaire pour le vol. De même, il incombe à Transports Canada de remettre la certification en temps utile lorsqu'il est déterminé que l'aéronef est à nouveau sécuritaire pour le vol.

VI. DÉCISION

[50] Le ministre des Transports a prouvé, selon la prépondérance des probabilités, que la requérante, Interlake Aviation., a contrevenu à l'article 703.19 du *Règlement de l'aviation canadien*. La sanction pécuniaire imposée de 5 000 \$ est réduite à 3 000 \$.

[51] Le montant total de 3 000 \$ est payable au receveur général du Canada et doit parvenir au Tribunal d'appel des Transports dans les 35 jours suivant la signification de la présente décision.

25 avril 2018

(Original signé)

Arnold Olson
Conseiller