



TRIBUNAL D'APPEL DES TRANSPORTS DU CANADA

Référence : *Académie de Pilotage Internationale Inc. c. Canada (Ministre des Transports)*,
2019 TATCF 29 (révision)

N° de dossier du TATC : A-4307-45

Secteur : Aviation

ENTRE :

Académie de Pilotage Internationale Inc., requérante

- et -

Canada (Ministre des Transports), intimé

Audience tenue à : Ottawa (Ontario) le 24 avril 2019

Affaire entendue par : Jacqueline Corado, Vice-présidente et conseillère

Décision rendue le : 3 juillet 2019

[Traduction française officielle]

DÉCISION ET MOTIFS À LA SUITE D'UNE RÉVISION

Arrêt : Le ministre des Transports a prouvé, selon la prépondérance des probabilités, que la requérante, Académie de Pilotage Internationale Inc., a contrevenu au paragraphe 406.03(1) du *Règlement de l'aviation canadien*. Le ministre n'a pas réussi à justifier la sanction pécuniaire de 12 500 \$; celle-ci est réduite à 7 000 \$.

Le montant total de 7 000 \$ est payable au receveur général du Canada et doit parvenir au Tribunal d'appel des transports du Canada dans les 35 jours suivant la signification de la présente décision.

I. HISTORIQUE

[1] Le 3 février 2017, le ministre des Transports a délivré un avis d'amende pour contravention (avis) à l'attention de Jules Selwan, le gestionnaire supérieur responsable de la compagnie, alléguant que l'Académie de Pilotage Internationale Inc. (l'Académie) avait contrevenu au paragraphe 406.03(1) du *Règlement de l'aviation canadien (RAC)*. La pénalité imposée était de 12 500 \$.

[2] L'avis indiquait ce qui suit :

Le ou vers le 6 février 2016, à environ 12 h 38 heure locale, à Carp (Ontario) ou aux alentours, vous, Académie de Pilotage Internationale Inc., avez exploité au Canada un service d'entraînement en vol qui utilise un avion alors que vous n'étiez pas titulaire d'un certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage autorisant l'exploitation de ce service, contrevenant ainsi au paragraphe 406.03(1) du Règlement de l'aviation canadien (RAC).

[3] Le 5 mars 2017, M. Selwan, agissant au nom de l'Académie, a demandé la révision de cet avis auprès du Tribunal d'appel des transports du Canada (Tribunal).

[4] M. Selwan est le président de l'Académie. La compagnie opère également sous le nom de « International Pilot Academy ».

II. QUESTIONS À TRANCHER

A. La requérante a-t-elle contrevenu au paragraphe 406.03(1) du RAC?

[5] Il est interdit d'exploiter au Canada un service d'entraînement en vol qui utilise un avion à moins d'être titulaire d'un certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage autorisant l'exploitation de ce service et de se conformer aux conditions et aux spécifications d'exploitation indiquées sur ce certificat (paragraphe 406.03(1) du *RAC*).

[6] Le ministre devait prouver les éléments suivants afin d'établir que la requérante a contrevenu au paragraphe 406.03(1) du *RAC* :

- a. La requérante exploite un service d'entraînement en vol qui utilise un avion.
- b. La requérante n'est pas titulaire d'un certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage autorisant un entraînement relatif à la qualification multimoteur à bord de l'aéronef Piper Seneca PA-34, immatriculé C-GPWF.
- c. Le service en vol a été effectué le 6 février 2016, à Carp (Ontario) ou aux alentours.

B. La requérante peut-elle invoquer avec succès une des exemptions prévues au paragraphe 406.03(2) du RAC?

[7] Le texte désigné prévoit deux exemptions en vertu desquelles il serait acceptable de fournir un service d'entraînement en vol sans détenir de certificat d'exploitation d'unité de

formation au pilotage. Le Tribunal doit déterminer si la requérante satisfait aux critères prévus relativement à ces deux exemptions.

C. Le montant de la sanction est-il justifié?

[8] La requérante a prétendu que le ministre aurait dû avoir recours à un conseil verbal plutôt qu'imposer une sanction pécuniaire. Le Tribunal se penchera sur cet argument.

III. ANALYSE

A. La requérante a-t-elle contrevenu au paragraphe 406.03(1) du RAC?

Premier élément de la violation : la requérante exploite un service d'entraînement en vol qui utilise un avion

[9] L'article 101.01 du RAC définit le service d'entraînement en vol comme étant un service aérien commercial qui est exploité pour dispenser l'entraînement en vol. Conséquemment, la requérante devait exploiter un service aérien commercial, c'est-à-dire utiliser un aéronef contre rémunération, aux termes de l'article 3 de la *Loi sur l'aéronautique (Loi)*.

[10] Il est considéré qu'un aéronef est utilisé contre rémunération lorsque toute rétribution — paiement, contrepartie, gratification, avantage — est demandée ou perçue, directement ou indirectement, pour l'utilisation d'un aéronef (article 3 de la *Loi*).

[11] La requérante est la propriétaire enregistrée de l'aéronef en cause, un Piper Seneca modèle PA-34-200T, ayant le numéro de série 34-7770272, et portant l'immatriculation C-GPWF; cet aéronef fait l'objet de la demande d'immatriculation contenue dans la pièce M-4, et un certificat d'immatriculation a éventuellement été délivré le 16 décembre 2015 (pièce M-5). L'appareil est immatriculé à titre d'aéronef commercial (pièces M-14 et M-5).

[12] Le 25 février 2016, Hassan Kelkas a confirmé par courriel le contenu d'une entrevue qu'il avait eue deux jours auparavant avec l'inspecteur Nick Taylor de Transports Canada. Il a déclaré qu'Arash Mahinakbarzadeh avait été autorisé à suivre son entraînement relatif à sa qualification multimoteur à bord d'un aéronef Seneca, pour un prix horaire réduit de 325 \$ (pièce M-7); il a été mis en preuve que le prix était réduit du fait que l'aéronef ne figurait pas sur le certificat d'exploitation. L'appareil Seneca auquel le témoin faisait allusion était l'aéronef immatriculé C-GPWF. Il s'agit là de la première preuve que l'avion de la requérante a été utilisé contre rémunération dans le cadre de la prestation de services aériens commerciaux aux fins de l'entraînement en vol.

[13] Le représentant de la requérante a mis en doute la crédibilité de M. Kelkas, affirmant qu'il était un ancien employé de l'Académie et qu'il cherchait à la diffamer; il s'est interrogé sur l'écart entre les taux horaires rapportés par M. Mahinakbarzadeh (pièce M-9) et M. Kelkas (pièce M-7). Le Tribunal convient qu'il y a une différence dans les montants mentionnés par ces deux personnes; toutefois, les deux hommes ont déclaré qu'une somme d'argent était exigée pour

chaque heure d'utilisation de l'aéronef relativement à l'entraînement en vol effectué, et l'uniformité de la preuve à cet effet ne peut être ignorée.

[14] Le courriel de M. Kelkas et les déclarations qu'il a faites à l'inspecteur et à l'enquêteur de Transports Canada constituent un commencement de preuve par écrit. En outre, les détails suivants ont été corroborés par des éléments de preuve supplémentaires : M. Mahinakbarzadeh a utilisé le Seneca C-GPWF pour suivre un entraînement relatif à une qualification multimoteur, puis a versé à la requérante un montant d'argent pour couvrir le coût du carburant, et lui a rendu certains services en échange de la formation.

[15] Selon le carnet de route (pièce M-12), M. Mahinakbarzadeh a utilisé l'aéronef C-GPWF le 6 février 2016; il était alors accompagné de Francis Faludi, un instructeur de vol travaillant pour le compte de la requérante (pièce M-8).

[16] Le 17 mars 2016, M. Faludi a confirmé à l'inspecteur Taylor qu'il avait volé avec M. Mahinakbarzadeh (pièce M-8) dans le cadre d'un entraînement en vue d'un test en vol pour la qualification multimoteur. M. Faludi croyait que M. Mahinakbarzadeh avait payé la requérante pour cet entraînement, et il a confirmé qu'il avait effectué ces vols à titre d'instructeur de l'Académie. Cela ferait de M. Faludi la troisième personne ayant mentionné qu'il y a eu une sorte de paiement ou de contrepartie échangée entre M. Mahinakbarzadeh et la requérante relativement à la prestation de services d'entraînement en vol en vue d'une qualification multimoteur.

[17] Près d'un mois plus tard, soit le 10 avril 2016, M. Faludi a fait savoir dans un courriel à l'inspecteur Taylor qu'il n'avait pas été payé par l'Académie pour l'entraînement offert à M. Mahinakbarzadeh à bord de l'aéronef Seneca, ajoutant qu'il avait aussi passé beaucoup de temps avec lui en exposé prévol. M. Faludi a indiqué avoir été contrarié lorsqu'il s'est rendu compte qu'il n'avait pas été payé (pièce M-10). Selon la prépondérance des probabilités, cela confirme que M. Faludi agissait à titre d'instructeur de vol pour la requérante lorsqu'il a dispensé un entraînement relatif à une qualification multimoteur à M. Mahinakbarzadeh.

[18] Le 21 mars 2016, lors d'une entrevue avec l'inspecteur Taylor (pièce M-9 et témoignage de l'inspecteur Taylor), M. Mahinakbarzadeh a déclaré qu'il avait reçu une formation de Frank (Francis Faludi) en vue d'obtenir une qualification multimoteur et qu'il avait payé l'essence au tarif de 250 \$ l'heure. Il a précisé qu'il n'avait pas payé M. Faludi pour cet entraînement parce que Jules (faisant référence à M. Selwan, président de la requérante) payait Frank pour compenser le travail que lui accomplissait pour M. Selwan. Par conséquent, M. Mahinakbarzadeh a admis avoir indirectement payé la requérante pour la formation qu'il a reçue de M. Faludi, qui agissait alors en tant qu'instructeur de vol pour le compte de la requérante.

[19] Au cours de la même entrevue, M. Mahinakbarzadeh a admis avoir consigné les heures durant lesquelles il avait suivi un entraînement, et a dit qu'il aimerait que M. Faludi demeure son instructeur s'il était disponible.

[20] Les témoignages et les notes de l'inspecteur Taylor et de l'enquêteur Michael Munro (pièces M-16 et M-17), de même que la preuve documentaire, confirment que l'aéronef C-GPWF a été utilisé contre rémunération dans le cadre de la prestation d'un service aérien commercial,

puisque l'Académie a été payée pour couvrir le coût de l'essence en plus de bénéficier des services rendus par M. Mahinakbarzadeh pour compenser le coût de l'entraînement.

[21] La requérante a abordé l'entrevue téléphonique du 21 mars 2016 que l'inspecteur Taylor a eue avec Marc St-Onge, l'instructeur de vol en chef de la requérante (pièce M-11). Au cours de son entrevue, M. St-Onge a déclaré que l'avion n'avait pas été utilisé pour l'entraînement en vol; toutefois, trois autres personnes (M. Mahinakbarzadeh, M. Kelkas et M. Faludi) ont contredit cette déclaration. Selon la prépondérance des probabilités, je ne peux retenir l'affirmation de M. St-Onge selon laquelle l'appareil n'a pas été utilisé pour l'entraînement.

[22] Poursuivant la même déclaration, M. St-Onge a indiqué que M. Mahinakbarzadeh n'avait que défrayé le coût de l'essence. Cette affirmation est conforme à la déclaration de M. Mahinakbarzadeh voulant qu'il ait payé l'essence et effectué des travaux pour la requérante afin de compenser le coût de l'entraînement. Cela correspond également à la définition de la *Loi* selon laquelle une rémunération est le paiement ou la contrepartie demandés ou perçus, directement ou indirectement, pour l'utilisation d'un aéronef. M. Mahinakbarzadeh a déclaré qu'il avait loué l'avion (pièce M-9); toutefois, son utilisation de l'aéronef est incompatible avec la définition du terme location à l'article 203.01 du *RAC*, et aucune preuve n'a été faite voulant qu'il s'agisse d'une utilisation d'un aéronef loué pouvant être considérée comme étant une exemption en vertu du paragraphe 406.03(2).

[23] Le Tribunal conclut que la requérante a exploité un service d'entraînement en vol utilisant l'aéronef C-GPWF. Le premier élément de la violation a été prouvé.

Deuxième élément de la violation : la requérante n'était pas titulaire d'un certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage autorisant un entraînement relatif à la qualification multimoteur à bord de l'aéronef Piper Seneca PA-34, immatriculé C-GPWF

[24] La requérante était titulaire d'un certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage, mais son certificat ne l'autorisait pas à offrir de l'entraînement relatif à la qualification multimoteur. Les parties ont convenu que vers la fin de 2015, la requérante a demandé qu'on modifie son certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage afin d'ajouter la qualification multimoteur à la liste des autorisations qu'elle détient, et pour ajouter un Piper Seneca PA-34 immatriculé C-GPWF à la liste des aéronefs apparaissant sur ce certificat.

[25] Dans une lettre du 8 décembre 2015, Transports Canada accusait réception de la demande de la requérante de modifier son certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage afin d'ajouter la qualification multimoteur (pièce M-1). Par ailleurs, la lettre précisait les exigences à satisfaire avant la délivrance de l'autorisation et invitait la requérante à établir des plans d'urgence au cas où l'autorisation ne pourrait pas être délivrée.

[26] La pièce M-2 contient une série de documents, y compris une demande datée du 4 janvier 2016 pour qu'on ajoute la qualification multimoteur à la liste des autorisations et l'aéronef C-GPWF au certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage. Cependant, l'autorisation n'a pas été modifiée et, le 6 février 2016, la requérante n'était pas titulaire d'un certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage lui permettant d'offrir des services d'entraînement en vol à bord de l'aéronef C-GPWF, en vue d'une qualification multimoteur.

[27] Le certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage qui était valide le 6 février 2016 a été déposé en preuve sous la cote M-3. Il démontre clairement que la requérante ne possédait aucune autorisation pour offrir de l'entraînement en vue d'une qualification multimoteur ou pour utiliser l'aéronef C-GPWF dans le cadre d'un entraînement.

[28] De plus, l'inspecteur Taylor a affirmé que Transports Canada n'a jamais autorisé que l'aéronef C-GPWF apparaisse sur le certificat de la requérante.

[29] Le 22 février 2016, M. Selwan a envoyé un courriel à Transports Canada (pièce M-6) indiquant que l'Académie avait décidé d'exploiter l'appareil C-GPWF en tant qu'aéronef privé et qu'elle souhaitait que la demande de modification du certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage vise un autre appareil dont elle ferait l'achat (un autre Seneca II avec moteurs à demi-temps).

[30] Je conclus que la requérante a exploité un service d'entraînement en vol sans détenir de certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage autorisant l'entraînement relatif à la qualification multimoteur. Le deuxième élément de la violation a été prouvé.

Troisième élément de la violation : le service en vol a été effectué le 8 février 2016, à Carp (Ontario) ou aux alentours.

[31] Bien que cet élément ait été abordé indirectement tout au long de l'analyse, je vais maintenant en traiter plus en détail. Le carnet de route de l'aéronef C-GPWF (pièce M-12) démontre que le 6 février 2016, M. Faludi, un instructeur de vol de la requérante, a effectué un vol d'environ 0,6 heure avec M. Mahinakbarzadeh, à partir de CYRP (aéroport Ottawa-Carp). Les déclarations faites par M. Faludi à l'inspecteur Taylor confirment qu'il a volé à bord de l'aéronef C-GPWF en compagnie de M. Mahinakbarzadeh le 6 février 2016, et qu'il agissait alors à titre d'instructeur de vol pour le compte de la requérante (pièce M-8).

[32] Comme je l'ai conclu précédemment, ce vol constituait la fourniture d'un service d'entraînement en vol, sans que l'autorisation appropriée apparaisse sur le certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage. Le troisième et dernier élément de la violation a été prouvé.

B. La requérante peut-elle invoquer avec succès une des exemptions prévues au paragraphe 406.03(2)?

[33] Le paragraphe 406.03(2) du RAC dispose qu'une personne qui n'est pas titulaire d'un certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage peut exploiter un service d'entraînement en vol dans des circonstances particulières.

406.03(2) La personne qui n'est pas titulaire d'un certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage peut exploiter un service d'entraînement en vol dans les cas suivants :

- a) *la personne est titulaire d'un document d'enregistrement d'exploitant privé ou d'un certificat d'exploitation aérienne, l'aéronef utilisé pour l'entraînement — dans le cas du titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne — est précisé sur le certificat d'exploitation aérienne et l'entraînement n'est pas dispensé en vue de l'obtention d'un*

permis de pilote de loisir, d'une licence de pilote privé, d'une licence de pilote professionnel ou d'une qualification d'instructeur de vol;

b) le stagiaire est :

(i) soit propriétaire de l'aéronef utilisé pour l'entraînement ou un membre de la famille de celui-ci,

(ii) soit administrateur d'une personne morale qui est propriétaire de l'aéronef utilisé pour l'entraînement, et l'entraînement n'est pas dispensé en vue de l'obtention d'un permis de pilote de loisir ou d'une licence de pilote privé,

(iii) soit utilisateur d'un aéronef obtenu d'une personne qui n'a pas de lien de dépendance avec l'instructeur de vol, et l'entraînement n'est pas dispensé en vue de l'obtention d'un permis de pilote de loisir ou d'une licence de pilote privé.

[je souligne]

L'exemption en vertu de l'alinéa 406.03(2)a) du RAC

[34] L'alinéa 406.03(2)a) du RAC dispose qu'une personne qui n'est pas titulaire d'un certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage peut exploiter un service d'entraînement en vol si elle satisfait aux trois conditions qui y sont spécifiées.

[35] D'abord, l'alinéa 406.03(2)a) précise que le demandeur doit être titulaire d'un document d'enregistrement d'exploitant privé ou d'un certificat d'exploitation aérienne.

[36] Le certificat d'exploitation aérienne est délivré en vertu de la partie VII du RAC et autorise le titulaire du document à exploiter un service aérien commercial. Un document d'enregistrement d'exploitant privé est délivré en vertu de la partie VI du RAC et autorise le titulaire du document à exploiter certains aéronefs aux fins décrites dans cette partie.

[37] Selon la preuve présentée, la requérante détient un certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage (pièce M-3), lequel a été délivré en vertu de la sous-partie 6 de la partie IV et autorise le titulaire à exploiter un service d'entraînement en vol, mais les parties n'ont offert aucun élément de preuve démontrant que la requérante détient un document d'enregistrement d'exploitant privé ou un certificat d'exploitation aérienne. Par conséquent, le Tribunal ne peut conclure que la première condition de l'exemption en vertu du paragraphe 406.03(2) est remplie.

[38] La deuxième condition prévoit que, dans le cas d'un certificat d'exploitation aérienne, celui-ci précise quel aéronef est utilisé pour l'entraînement. Au risque de me répéter, aucune preuve voulant que la requérante détienne un tel certificat n'a été soumise; par conséquent, la deuxième condition de l'exemption n'est pas remplie.

[39] Aux termes de la troisième condition de l'exemption, l'entraînement reçu à bord de l'aéronef ne doit pas être dispensé en vue de l'obtention d'un permis de pilote de loisir, d'une licence de pilote privé, d'une licence de pilote professionnel ou d'une qualification d'instructeur de vol. Comme la requérante ne satisfait pas aux deux premières conditions, et que les trois conditions doivent être remplies pour que l'exemption s'applique, le Tribunal ne se penchera pas sur la troisième condition.

[40] Je conclus que la requérante ne satisfait pas aux conditions de l'exemption prévue à l'alinéa 406.03(2)a) du RAC.

L'exemption en vertu de l'alinéa 406.03(2)b) du RAC

[41] L'alinéa 406.03(2)b) du RAC dispose qu'une personne qui ne détient pas de certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage peut exploiter un service d'entraînement en vol si le stagiaire se trouve dans l'une des trois situations précisées.

[42] Dans le premier cas, le stagiaire est propriétaire de l'aéronef utilisé pour l'entraînement ou un membre de la famille de celui-ci. M. Mahinakbarzadeh était le stagiaire, mais n'était ni le propriétaire ni un membre de la famille du propriétaire de l'aéronef C-GPWF utilisé dans le cadre de l'entraînement.

[43] La deuxième situation est celle où le stagiaire est administrateur d'une personne morale qui est propriétaire de l'aéronef utilisé pour l'entraînement, et où l'entraînement n'est pas dispensé en vue de l'obtention d'un permis de pilote de loisir ou d'une licence de pilote privé. Encore une fois, M. Mahinakbarzadeh était le stagiaire, mais ne se trouvait pas dans cette situation.

[44] Le troisième cas donnant ouverture à l'exemption prévue par le RAC veut que le stagiaire soit l'utilisateur d'un aéronef obtenu d'une personne qui n'a pas de lien de dépendance avec l'instructeur de vol, et que l'entraînement ne soit pas dispensé en vue de l'obtention d'un permis de pilote de loisir ou d'une licence de pilote privé.

[45] L'aéronef en cause dans cette affaire a été acquis de la requérante, qui se trouve être l'employeur de l'instructeur de vol (M. Faludi) qui a donné une formation à M. Mahinakbarzadeh. Cela pourrait difficilement constituer autre chose qu'un lien de dépendance entre l'instructeur de vol, M. Faludi, et la requérante qui est l'employeur de M. Faludi et la propriétaire de l'aéronef.

[46] La requérante a déposé en preuve le rapport de l'Application de la loi en aviation préparé par l'enquêteur Michael Munro (pièce A-5), et a interrogé ce dernier au sujet d'une inscription apparaissant à la page 14 du rapport : « Questions préparées pour Justice pour clarifier le terme "lien de dépendance" et la définition de "service d'entraînement en vol" ». Les représentants du ministre se sont opposés à la question, car il s'agissait de la divulgation de conseils reçus par un avocat du ministère de la Justice, lesquels conseils sont considérés constituer le secret professionnel de l'avocat. Le Tribunal a accueilli l'objection puisque le paragraphe 15(2) de la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada* dispose qu'il ne peut recevoir ni admettre en preuve quelque élément protégé par le droit de la preuve et rendu, de ce fait, inadmissible en justice devant un tribunal judiciaire.

[47] Le représentant de la requérante a offert au Tribunal une définition orale d'une relation sans lien de dépendance qu'il a trouvée dans un dictionnaire de droit sur Internet : « Une transaction sans lien de dépendance est une transaction entre deux parties qui ont une relation personnelle ou familiale. La transaction est séparée, sans lien de dépendance avec leur relation personnelle. Une transaction sans lien de dépendance peut être utilisée pour éviter l'apparence

d'un conflit d'intérêts ou pour maintenir la relation d'affaires afin que la relation personnelle ne soit pas affectée. »

[48] Le *Black's Law Dictionary* définit l'expression « sans lien de dépendance » comme suit : « Relatif à des relations entre deux parties qui ne sont pas apparentées ou qui ne sont pas en étroite relation et qui sont présumées avoir sensiblement le même pouvoir de négociation. » J'en conclus que la relation entre M. Faludi, en tant qu'instructeur, et la requérante, à titre d'employeur de l'instructeur, n'était pas absente de liens de dépendance.

[49] La requérante a également soutenu au cours du témoignage de M. Selwan que M. Mahinakbarzadeh était un employé de l'Académie de Pilotage et non un étudiant, ajoutant que l'entraînement qu'avait effectué M. Mahinakbarzadeh avait été déduit de son salaire. L'alinéa 406.03(2)b) ne prévoit aucun cas où un employé peut recevoir un entraînement relatif à une qualification multimoteur alors qu'aucune autorisation à cet effet n'apparaît dans le certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage, et que l'aéronef n'a pas été approuvé pour un tel usage. Aussi, le paragraphe 406.03(1) ne prévoit aucune exemption dans une telle situation.

[50] À l'appui de cette déclaration, le représentant de la requérante a déposé trois courriels en preuve. Le premier courriel (pièce A-1) daté du 8 décembre 2016 indique que M. Mahinakbarzadeh avait un solde impayé et qu'il avait fait parvenir une facture à la requérante pour ses heures d'enseignement en octobre et novembre. Selon la pièce A-2, un courriel en date du 23 janvier 2017, le compte de M. Mahinakbarzadeh n'était pas en règle et ce dernier ne devrait pas être autorisé à faire d'autres réservations. Enfin, dans un courriel du 13 février 2017, la requérante indique que le solde de M. Mahinakbarzadeh n'a pas été payé, lui demande la confirmation du montant et s'enquiert du mode de paiement. Aucun de ces éléments de preuve ne concerne les cas prévus au sous-alinéa 406.03(2)b)(iii); ils ne font que prouver qu'il y a eu un échange de services entre M. Mahinakbarzadeh et la requérante à la suite duquel un solde reste impayé, et qu'en raison de ce solde impayé, M. Mahinakbarzadeh ne devrait pas être autorisé à réserver d'autres vols.

[51] Je conclus que la requérante ne satisfait pas aux conditions de l'exemption prévue à l'alinéa 406.03(2)b) du RAC.

C. Le montant de la sanction est-il justifié?

[52] La requérante a fait valoir que le ministre aurait dû avoir recours à un conseil verbal, et a fait référence au Manuel de politique de l'Application de la loi en aviation du ministre (pièce A-4). Le Manuel de politique de l'Application de la loi en aviation (page 27) décrit les circonstances dans lesquelles des conseils verbaux peuvent être donnés et les définit comme étant une possibilité, et non une obligation, de prodiguer des conseils immédiats sur la nécessité de se conformer à l'avenir.

[53] La requérante a déploré le fait que Transports Canada ne l'ait jamais contactée directement. Toutefois, le ministre lui a envoyé une lettre d'enquête datée du 23 novembre 2016 (pièce M-15), l'informant qu'elle faisait l'objet d'une enquête en vertu du paragraphe 406.03(1) du RAC, et lui offrant la possibilité de communiquer avec l'enquêteur. La requérante a choisi de ne pas communiquer avec l'enquêteur.

[54] Répondant à la question du ministre à savoir pourquoi elle avait choisi de ne pas communiquer avec l'enquêteur après la réception de la lettre (pièce M-15), le représentant de la requérante a fait allusion à des préoccupations d'équité ou à un traitement inéquitable par le bureau d'application de la loi de l'Ontario. Au cours du contre-interrogatoire, il a renvoyé l'inspecteur Taylor aux pages 19 et 20 de la pièce A-4, qui disposent que Transports Canada avait l'obligation d'appliquer les règlements avec équité et en faisant preuve d'une communication ouverte.

[55] Le ministre a expliqué que, afin d'éviter tout conflit d'intérêts étant donné qu'un inspecteur du bureau de l'Ontario semblait avoir des liens plus étroits avec la requérante, l'enquête avait été confiée au bureau d'application de la loi de la région de l'Atlantique au lieu du bureau de la région de l'Ontario ou du Québec.

[56] Le représentant de la requérante a de plus fait valoir qu'il n'avait pas communiqué avec l'enquêteur parce que la lettre de celui-ci indiquait que l'incident faisant l'objet d'une enquête en vertu du paragraphe 406.03(1) du *RAC* était un vol effectué le 23 janvier 2016, alors que l'avis indiquait le 6 février 2016, et que cela l'avait dérouté. Avec respect, cette déclaration est contradictoire. La lettre d'enquête a été envoyée le 23 novembre 2016 (pièce M-15) et l'avis a été délivré le 3 février 2017; il n'y avait pas lieu de voir de confusion dans le temps entre ces deux événements, et la requérante aurait pu décider de communiquer avec l'enquêteur afin d'expliquer pourquoi il était préférable qu'il lui donne un conseil verbal.

[57] Le Tribunal convient que l'avis précisait que la violation avait eu lieu le 6 février 2016 et qu'il s'agissait là d'une date différente de celle apparaissant dans la lettre d'enquête. Néanmoins, l'avis de détection (pièce M-13) et le carnet de route de l'aéronef (pièce M-12) indiquent que M. Mahinakbarzadeh a volé à trois reprises, et l'enquêteur Munro a expliqué dans son témoignage que seul le vol du 6 février 2016 a été pris en compte dans l'imposition d'une sanction pécuniaire, en raison de la prescription statutaire.

[58] La violation du texte désigné ayant mené à l'accusation était la même (paragraphe 406.03(1) du *RAC*) dans les deux documents (la pièce M-15 et l'avis), le numéro de dossier était le même (5504-90105), et seule la date du vol avait changé, mais le carnet de route de l'appareil montrait qu'un vol avait été effectué entre le 23 janvier et le 6 février 2016. Il s'agit donc d'une situation différente de celle ayant fait l'objet d'une décision antérieure du Tribunal (pièce A-6) à laquelle la requérante a référé, et dans laquelle la lettre d'enquête précisait une accusation différente en vertu du *RAC* et un numéro de dossier différent de ceux du véritable avis d'amende que le requérant avait reçu.

[59] L'enquêteur Munro a expliqué durant son témoignage pourquoi le ministre avait estimé qu'une amende de 12 500 \$ était justifiée. Il a allégué qu'il s'agissait d'une violation de deuxième niveau, puisque la requérante avait déjà commis des violations liées à la maintenance. Il a également relevé deux facteurs aggravants : 1) des antécédents d'application de la loi et 2) l'omission de se conformer à la lettre de Transports Canada l'avisant de ne pas utiliser l'aéronef pour l'entraînement sur appareil multimoteur.

[60] La requérante n'a pas contesté les déclarations concernant certaines violations antérieures relatives à la maintenance; néanmoins, c'est elle qui a présenté à l'audition le seul autre élément

de preuve à l'égard d'une accusation antérieure, qui a éventuellement été rejetée par le Tribunal (pièce A-6). Outre des témoignages, le ministre n'a déposé aucun élément de preuve au sujet des violations antérieures : aucun numéro de dossier, aucune date quant aux violations, aucune mention du texte désigné auquel on aurait contrevenu, aucune mention quant à la conformité relativement à ces violations, et aucune référence au dossier public conservé en vertu de l'article 8.3 de la *Loi* en ce qui concerne les suspensions ou les peines imposées.

[61] Seule la pièce A-5, présentée par la requérante, indique que le dossier d'Application de la loi en aviation contenait deux autres événements ou causes pendantes (page 11). Toutefois, il n'est pas clair s'il a été confirmé que ces deux autres événements constituaient des violations, par le paiement d'une amende par exemple, ou s'ils étaient liés à la décision du Tribunal qui a annulé l'amende relative à un problème de maintenance (pièce A-6).

[62] En ce qui concerne le deuxième facteur aggravant, le ministre a soutenu que la requérante n'avait pas tenu compte de l'avis que contenait la lettre (pièce M-1) lui demandant de ne pas utiliser l'aéronef à des fins d'entraînement avant l'obtention d'un certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage qui autorise cet usage.

[63] Compte tenu du manque de preuves et de précision relativement à d'autres violations préexistantes vérifiables, et en raison de l'existence d'un facteur aggravant, je réduis le montant de la sanction à 7 000 \$.

IV. DÉCISION

[64] Le ministre des Transports a prouvé, selon la prépondérance des probabilités, que la requérante, Académie de Pilotage Internationale Inc., a contrevenu au paragraphe 406.03(1) du *Règlement de l'aviation canadien*. Le ministre n'a pas réussi à justifier la sanction pécuniaire de 12 500 \$; celle-ci est réduite à 7 000 \$.

[65] Le montant total de 7 000 \$ est payable au receveur général du Canada et doit parvenir au Tribunal d'appel des transports du Canada dans les 35 jours suivant la signification de la présente décision.

Le 3 juillet 2019

(Original signé)

Jacqueline Corado

Vice-présidente et conseillère

Représentants des parties

For the Minister: Eric Villemure

Pour la requérante: Jules Selwan