



TRIBUNAL D'APPEL DES TRANSPORTS DU CANADA

Référence : *Alexander Ross c. Canada (Ministre des Transports)*, 2019 TATCF 26 (révision)

N° de dossier du TATC : O-4386-33

Secteur : aéronautique

ENTRE :

Alexander Ross, requérant

- et -

Canada (Ministre des Transports), intimé

[Traduction française officielle]

Audience tenue à : Barrie (Ontario), le 24 janvier 2019

Affaire entendue par : Blaine R. Beaven, conseiller

Décision rendue le : 20 juin 2019

DÉCISION ET MOTIFS À LA SUITE D'UNE RÉVISION

Arrêt : Le ministre des Transports a prouvé, selon la prépondérance des probabilités, que le requérant, Alexander Ross, a contrevenu au paragraphe 605.84(1) du *Règlement de l'aviation canadien*. La sanction pécuniaire de 2 500 \$ est réduite à 1 000 \$.

Le montant total de 1 000 \$ 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.



TRIBUNAL D'APPEL DES TRANSPORTS DU CANADA

I. HISTORIQUE

[1] Le 5 janvier 2018, le ministre des Transports (ministre) a délivré un avis d'amende pour contravention (avis) à Alexander Glenn Albert Ross (requérant), alléguant que ce dernier avait contrevenu au paragraphe 605.84(1) du *Règlement de l'aviation canadien (RAC)*.

[2] L'allégation contenue dans l'avis se lit comme suit :

Le ou vers le 29 mai 2017, à Mattawa (Ontario) ou aux alentours (CMA2), vous avez effectué un décollage à bord d'un Cessna 172M immatriculé C-GNNV, dont vous aviez la garde et la responsabilité légales, alors que l'aéronef ne répondait pas aux conditions d'un avis qui est l'équivalent d'une consigne de navigabilité délivrée par l'autorité compétente de l'État étranger qui était, au moment où l'avis a été délivré, responsable de la délivrance du certificat de type de l'aéronef.

Plus précisément, l'aéronef ne respectait pas la [Federal Aviation Administration Airworthiness Directive] FAA AD 93-05-06, relativement aux délais d'inspection des interrupteurs d'allumage ACS et Gerdes spécifiés dans la consigne de navigabilité (AD), ce qui contrevient au paragraphe 605.84(1) du *Règlement de l'aviation canadien*.

[3] Le ministre a imposé une sanction administrative pécuniaire au montant de 2 500 \$.

[4] Le 5 février 2018, le requérant a fait une demande de révision auprès du Tribunal d'appel des transports du Canada (Tribunal).

[5] J'ai instruit l'affaire le 24 janvier 2019, à Barrie, en Ontario. La représentante du ministre a fait entendre un témoin. Le requérant s'est représenté lui-même et a témoigné en son propre nom.

II. ANALYSE

A. Cadre juridique

[6] En vertu du paragraphe 7.7(1) de la *Loi sur l'aéronautique (Loi)*, le ministre peut imposer une sanction pécuniaire s'il estime, pour des motifs raisonnables, qu'une personne a contrevenu à un texte désigné.

[7] En l'espèce, le texte désigné en cause est le paragraphe 605.84(1) du *Règlement de l'aviation canadien (RAC)*, lequel se lit comme suit :

605.84(1) Sous réserve des paragraphes (3) et (4), il est interdit à toute personne d'effectuer, sauf dans le cas des aéronefs exploités en vertu d'un certificat spécial de navigabilité de la catégorie de maintenance par le propriétaire ou de la catégorie de construction amateur, le

décollage d'un aéronef dont elle a la garde et la responsabilité légales ou de permettre à toute personne d'effectuer le décollage d'un tel aéronef, à moins que l'aéronef ne réponde aux conditions suivantes :

- a) il fait l'objet de travaux de maintenance exécutés conformément aux limites de navigabilité applicables à la définition de type de l'aéronef, le cas échéant;
- b) il est conforme aux consignes de navigabilité délivrées en vertu de l'article 521.427, le cas échéant;
- c) sous réserve du paragraphe (2), il est conforme aux exigences relatives aux avis qui sont des équivalents des consignes de navigabilité, le cas échéant, et qui sont délivrés par :
 - (i) l'autorité compétente de l'État étranger qui était, au moment où les avis ont été délivrés, responsable de la délivrance du certificat de type de l'aéronef, des moteurs, des hélices ou des appareillages,
 - (ii) dans le cas d'un produit aéronautique pour lequel aucun certificat de type n'a été délivré, l'autorité compétente de l'État étranger responsable de la construction du produit aéronautique.

[8] Le paragraphe 7.91(4) de la *Loi* prévoit qu'il incombe au ministre d'établir la commission de la contravention. Aux termes du paragraphe 15(5) de la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada*, la charge de la preuve repose sur la prépondérance des probabilités.

B. Éléments de la contravention à prouver

[9] Dans l'affaire qui nous occupe, le ministre doit prouver, selon la prépondérance des probabilités, les éléments constitutifs suivants :

- a. La date : le 29 mai 2017;
- b. L'endroit : Mattawa (Ontario) (CMA2);
- c. Le requérant a effectué un décollage à bord d'un Cessna 172 immatriculé C-GNNV;
- d. Le requérant avait la garde et la responsabilité légales de l'aéronef C-GNNV;
- e. L'aéronef C-GNNV était assujéti à l'AD 93-05-06; et,
- f. L'aéronef C-GNNV n'était pas conforme aux exigences de l'AD 93-05-06.

[10] Au cours de l'audience, la représentante du ministre a présenté divers éléments de preuve par l'entremise du témoin du ministre, Randy Zajac, un enquêteur de Transports Canada chargé de l'application de la loi. M. Zajac a fourni des éléments de preuve quant à son rôle dans l'enquête et la délivrance de l'avis en l'espèce. Selon son témoignage, on lui a soumis un avis de détection et certains documents (photographies, extraits de carnet de route, etc.) qu'il a ensuite examinés. Au cours de son enquête, M. Zajac en est venu à la conclusion qu'il y avait eu violation du paragraphe 605.84(1) du RAC, puis a recommandé à son gestionnaire régional de délivrer un avis d'amende pour contravention et une certaine sanction pécuniaire.

[11] À mon avis, M. Zajac a été un témoin crédible et fiable. Bien qu'il n'ait pas été directement témoin des événements qui composent les éléments de la contravention, il a été en mesure d'expliquer l'utilisation qu'il a faite de divers éléments de preuve qui lui ont été soumis. Bon nombre de ces éléments de preuve l'ont aidé à prendre sa décision. M. Zajac a une vaste expérience en tant que technicien d'entretien d'aéronefs (TEA), ayant agi à ce titre de 1987 à 2005, avant son arrivée à Transports Canada.

[12] Le requérant a témoigné en son propre nom. Il a pu fournir une preuve originale relativement aux événements qui se sont produits, particulièrement en ce qui concerne l'inspection annuelle effectuée le 10 mai 2017. Même si son témoignage s'écartait parfois de la preuve pour se transformer en arguments, les renseignements qu'il a donnés n'ont pas été contestés en contre-interrogatoire, et je conclus qu'il a été un témoin crédible et fiable.

[13] M. Zajac et le requérant ont fourni des éléments de preuve incontestés établissant la preuve des items (a) à (e) susmentionnés. Je vais brièvement traiter de ces éléments ci-dessous, puis je discuterai en détail l'élément (f) plus tard.

C. Preuve des éléments (a) à (c) : date et endroit du décollage effectué par le requérant

[14] M. Zajac a déposé en preuve des extraits du carnet de route de l'appareil C-GNNV (pièce M-5), soit des pages portant spécifiquement sur les périodes de temps en cause. Le requérant a reconnu que la pièce M-5 représentait une copie exacte du carnet de route. On m'a ensuite remis le véritable carnet de route. J'ai pu l'examiner et confirmer que la pièce M-5 constituait une copie conforme du carnet de route, même si j'ai dû noter quelques précisions à l'encre bleue sur la pièce, en raison de la qualité (ou de l'absence de qualité) de la photocopie. Au cours de son témoignage, le requérant n'a pas contesté avoir effectué un décollage à bord de l'aéronef C-GNNV le 29 mai 2017, à partir de l'aéroport CMA2. Tant la preuve tirée du carnet de route que le témoignage du requérant concernant ce vol établissent, indépendamment l'un de l'autre, la preuve des éléments (a) à (c).

D. Preuve de l'élément (d) : le requérant avait la garde et la responsabilité légales de l'aéronef C-GNNV

[15] Le requérant a confirmé au cours de son témoignage qu'il était le propriétaire de l'aéronef C-GNNV lorsqu'il a piloté l'appareil le 29 mai 2017. Quoiqu'il en soit, les documents de transfert de propriété (pièce M-4) déposés par le ministre constituaient déjà une preuve suffisante à cet effet. L'élément (d) a été prouvé.

E. Preuve de l'élément (e) : l'aéronef C-GNNV était assujéti à l'AD 93-05-06

[16] M. Zajac a pu établir, par l'entremise de la pièce M-2 (photo de l'interrupteur d'allumage Gerdes et un courriel en date du 26 juillet 2017), que l'appareil C-GNNV était équipé d'un interrupteur d'allumage Gerdes. La pièce M-6, soit une copie de l'AD 93-05-06, précisait une plage de numéros de série spécifique applicable au Cessna 172 :

172 de 17261486 à 17276673

La pièce M-5 et la page 2 de la pièce M-4 confirment que le numéro de série de l'aéronef C-GNNV était le 17265092. Durant son témoignage, le requérant a reconnu que son avion était assujéti à cette AD et que cette dernière devait être mise en œuvre lors de l'inspection annuelle de l'aéronef en mai 2017. L'élément (e) a été prouvé.

F. Preuve de l'élément (f) : l'aéronef C-GNNV n'était pas conformes aux exigences de l'AD 93-05-06

[17] Ce dernier élément nécessite la plus grande attention et soulève certaines questions qui doivent être tranchées :

- a. Dans quelle mesure l'inscription du 10 mai 2017 dans le carnet de route tend à prouver la non-conformité à l'AD 93-05-06?
- b. Que veut dire **conforme** à l'AD 93-05-06?

(1) Dans quelle mesure l'inscription du 10 mai 2017 dans le carnet de route tend à prouver la non-conformité à l'AD 93-05-06?

[18] Le ministre a le fardeau de prouver la non-conformité à l'AD 93-05-06, selon la prépondérance des probabilités. Étant donné que le ministre ne peut pas faire en sorte qu'un inspecteur ou un enquêteur observe tous les travaux de maintenance effectués sur chaque aéronef, dans des cas comme celui en l'espèce, il se fonde sur des preuves documentaires.

[19] La représentante du ministre s'est appuyée sur les extraits du carnet de route contenus dans la pièce M-5 pour faire la preuve de la non-conformité à l'AD 93-05-06. Mon attention s'est directement portée vers les inscriptions apparaissant aux pages B, C et D.

[20] Les pages B et C font état de travaux de maintenance, en particulier d'une inspection annuelle de 100 heures de l'appareil C-GNNV effectuée le 10 mai 2017 (inscription de mai 2017). M. Zajac a souligné que le TEA qui avait effectué l'inspection avait inscrit « recherche d'Ad effectuée ». Le tribunal a compris qu'il s'agissait là d'une recherche des AD applicables effectuées à l'aide de la base de données que Transports Canada rend disponible sur son site Web. M. Zajac a également fait remarquer que les AD suivantes ont été respectées, car il est consigné dans cette inscription du carnet de route qu'elles ont été mises en œuvre : AD CF-1981-15R4, AD 2000-06-01 et AD CF-90-03R2.

[21] M. Zajac et la représentante du ministre ont convenu que puisque l'inscription de mai 2017 ne contenait pas le fait que l'AD 93-05-06 avait été mise en œuvre, cela constituait une preuve suffisante qu'on ne s'y était pas conformé.

[22] Le RAC crée un système de réglementation permettant aux gens d'exploiter un aéronef au Canada. Le règlement énonce les obligations de ceux qui possèdent, exploitent ou font la maintenance d'un aéronef, ainsi que les devoirs du ministre en matière de réglementation de l'aéronautique au Canada.

[23] Le paragraphe 605.93(1) du RAC dispose qu'il est de la responsabilité de la personne qui fait une inscription dans le carnet de route de faire en sorte que celle-ci soit précise. La

Norme 625 du RAC, Appendice H – Consignes de navigabilité, contient des directives relativement à l'article 605.84 du RAC, et prévoit particulièrement que toute personne ayant la garde et la responsabilité légales d'un aéronef est tenue de s'assurer que son aéronef réponde aux consignes de navigabilité applicables et, le cas échéant, que tout renseignement afférent soit consigné dans les dossiers techniques de l'aéronef. L'inscription de mai 2017 constitue une certification après maintenance, et le RAC exige qu'elle soit faite avec précision.

[24] L'article 28 de la *Loi* dispose qu'une inscription dans un carnet de route fait foi, sauf preuve contraire, de son contenu. Étant donné que l'article 28 permet que l'inscription d'une certification après maintenance dans un carnet de route puisse faire foi de son contenu, et que le RAC crée un système qui permet de présumer que les personnes qui font des inscriptions relatives à des travaux de maintenance consignent avec précision les tâches qu'elles ont accomplies, comme l'exige le règlement, le silence de l'inscription de mai 2017 à l'égard de l'AD 93-05-06 prouve, sauf preuve contraire, que celle-ci n'a pas été mise en œuvre. Cela établit la preuve de l'élément (f), jusqu'à preuve du contraire.

(2) *Que veut dire conforme à l'AD 93-05-06?*

[25] Comme nous l'avons déjà mentionné, et jusqu'à preuve du contraire, l'absence de référence à l'AD 93-05-06 dans l'inscription de mai 2017 est une preuve de non-conformité. Puisque le requérant a fourni une preuve contraire, je dois évaluer cette preuve et déterminer si elle peut écarter la présomption prévue à l'article 28 de la *Loi*. Si je conclus que la preuve établit que le requérant s'est conformé à l'AD 93-05-06 et que l'inscription de mai 2017 était incomplète, alors l'élément (f) ne serait pas prouvé et l'avis serait annulé.

[26] Le requérant a témoigné avoir été présent au cours de la plupart des travaux de maintenance qui ont éventuellement fait l'objet de l'inscription de mai 2017, et qu'il avait été en mesure d'observer le travail qu'avait effectué le TEA qu'il avait engagé. Il a affirmé que l'AD 93-05-06 avait été mise en œuvre et que son TEA avait tout simplement oublié ou négligé de l'inscrire dans le carnet de route.

[27] Plus précisément, le requérant a affirmé avoir vu le TEA vaporiser du LPS 3, un lubrifiant, dans l'ouverture de l'interrupteur d'allumage. Le requérant a souligné que l'inscription de mai 2017 indiquait que les magnétos de l'aéronef C-GNNV avaient été remplacés, car ceux qui étaient déjà installés avaient connu des défaillances durant un roulement au sol. Il a déclaré qu'afin de vérifier le bon fonctionnement des magnétos, lui et/ou le TEA devaient manipuler l'interrupteur d'allumage en testant chaque position pour s'assurer de son bon fonctionnement. Le requérant a expliqué avoir observé le TEA effectuer une vérification du système d'allumage pendant un roulement au sol, alors que l'avion était attaché à un dock. Il a ajouté qu'il avait effectué cette vérification plusieurs fois au cours des travaux de maintenance précédant l'inscription de mai 2017, et qu'il faisait la même vérification, durant le point fixe, avant de s'envoler aux commandes de tout appareil. Il a déposé en preuve (pièce-A-1) une capture d'écran de ce qu'il a déclaré être une liste de vérification relative à la procédure de point fixe d'un Cessna 172. Je constate que la liste

indique seulement « Magnétos / Interrupteur général ... VÉRIFICATION » sans préciser les exigences de cette « vérification ».

[28] La représentante du ministre a soutenu qu'il fallait accorder peu de valeur probante au témoignage du requérant concernant les mesures de conformité. Cependant, elle n'a étayé cette affirmation d'aucun argument, et je constate que le requérant n'a pas été contre-interrogé quant à l'exactitude de ses souvenirs. Je note par ailleurs que c'est seulement lorsque je l'ai interrogé sur son affirmation selon laquelle il s'était conformé à l'AD que le requérant a précisé à quels travaux du TEA il avait assisté. Malgré mon invitation à ce faire, la représentante du ministre a choisi de ne pas réinterroger le requérant sur ce point. Cet élément de preuve n'a pas été soulevé durant l'interrogatoire principal du requérant, ce qui me porte à croire que ce dernier n'était pas conscient de l'importance de cette preuve, et m'incite à l'accepter.

[29] Mais cette preuve constitue-t-elle un cas de conformité? Afin de trancher la question, j'ai examiné le texte de l'AD 93-05-06 (pièce M-6). J'en reproduis les parties pertinentes ci-dessous :

Conformité : Requis comme indiqué, sauf si effectué précédemment.

Pour éviter la défaillance des interrupteurs d'allumage, procédez comme suit :

(a) Dans les 100 heures de vol suivant la date d'entrée en vigueur de la présente AD, ou lors de la prochaine inspection annuelle, selon la première éventualité, effectuez une inspection de l'interrupteur d'allumage afin d'y détecter usure et corrosion, puis lubrifiez l'interrupteur, conformément au Bulletin de service SB9201 d'ACS, daté du 15 août 1992; ou à la Révision 1 du Bulletin de service SEB91-5, de Cessna, en date du 14 juin 1991. Si de l'usure ou de la corrosion est détectée, remplacez l'interrupteur conformément au bulletin de service, avant tout vol éventuel. Par la suite, refaites cette inspection et lubrifiez l'interrupteur d'allumage conformément au bulletin de service, à intervalles ne dépassant pas les 2 000 heures de vol.

[...]

(b) Dans les 100 heures de vol suivant la date d'entrée en vigueur de la présente AD, ou lors de la prochaine inspection annuelle, selon la première éventualité, inspectez l'installation du commutateur d'allumage pour déterminer si une diode ou un autre limiteur de surtension est posé sur le solénoïde du démarreur. S'il n'y en a pas, avant tout vol éventuel, posez une diode sur le solénoïde de démarrage conformément au Bulletin de service SB92-01 de l'ACS, daté du 15 août 1992; ou à la Révision 1 du Bulletin de service SEB91-5, de Cessna, en date du 14 juin 1991.

[...]

(f) Cet amendement entre en vigueur le 29 avril 1993.

[30] J'en déduis que pour se conformer à l'AD 93-05-06, un propriétaire d'aéronef doit s'assurer que soient effectuées les tâches suivantes:

- a. Dans les 100 heures de vol à compter du 29 avril 1993 ou lors de la prochaine inspection annuelle;
- b. L'inspection de l'interrupteur d'allumage fin de détecter la présence d'usure et de corrosion;
- c. La lubrification de l'interrupteur; et,

- d. L'inspection de l'installation pour déterminer si une diode ou un autre limiteur de surtension est posé le solénoïde du démarreur; s'il n'y en a pas, posez-en un.

[31] Il est à noter que l'AD ne précise pas que la conformité doit faire l'objet d'une inscription dans le carnet de route. Toutefois, comme nous l'avons mentionné ci-dessus, le RAC exige la signature d'une certification après maintenance relativement à la conformité à cette AD.

[32] J'accepte le témoignage du requérant voulant que son TEA ait lubrifié l'interrupteur et vérifié son bon fonctionnement. Cependant, le requérant n'a pas témoigné qu'une inspection particulière avait été effectuée pour détecter la présence de traces d'usure et de corrosion, pas plus qu'on ne n'a soumis le Bulletin de service SB92-01 d'ACS, daté du 15 août 1992, ou la Révision 1 du Bulletin de service SEB91-5 de Cessna, Révision 1, 14 juin 1991, dont l'AD fait mention, afin de vérifier ce qu'exige cette inspection, et si elle a été faite.

[33] Le requérant n'a pas non plus soumis de preuve démontrant que lui ou son TEA avait inspecté l'installation pour déterminer si une diode ou un autre limiteur de surtension avait été posé et, dans le cas contraire, que des mesures avaient été prises pour corriger la situation.

[34] Le requérant a déclaré avoir examiné les dossiers techniques de l'aéronef C-GNNV et a fait remarquer qu'un bulletin de service relatif à l'interrupteur d'allumage avait été mis en œuvre en 1985, et que l'appareil avait effectué moins de 500 heures de vol depuis ce temps. Aucune autre preuve n'a été faite à ce sujet.

[35] Le requérant et M. Zajac ont tous deux déclaré qu'ils avaient examiné le carnet de route et les dossiers techniques et qu'aucune autre inscription ne correspondait aux bulletins de service énumérés dans l'AD 93-05-06 ou indiquait qu'elle avait été mise en œuvre. Le requérant a reconnu que cette AD devait être mise en œuvre lors de l'inspection annuelle de mai 2017.

[36] Je constate qu'il était loisible au requérant de faire appel au TEA qui a signé l'inscription de mai 2017 à titre de témoin, pour qu'il fasse la preuve des mesures qu'il a prises à l'égard de l'AD 93-05-06.

[37] Bien que la lubrification et les tests de fonctionnement puissent constituer une conformité partielle, cela ne suffit pas à établir la conformité à l'AD 93-05-06.

[38] Par conséquent, je conclus qu'il est plus probable qu'improbable que le requérant ne s'était pas conformé à l'AD 93-05-06 au moment où il a piloté l'aéronef C-GNNV le 29 mai 2017; la présomption en vertu de l'article 28 de la *Loi* n'est donc pas écartée, et l'élément (f) a été prouvé.

G. Diligence raisonnable

[39] Au cours de ses observations, le requérant a déclaré qu'il estimait avoir fait preuve de diligence raisonnable et qu'il s'était fié à son TEA pour qu'il effectue les travaux de maintenance de façon appropriée. Le requérant a mentionné à plusieurs reprises qu'il était

pilote, « pas TEA », et a déclaré que les mesures du ministre en l'espèce étaient injustes, car ce n'était pas lui, mais bien son TEA qui avait commis l'erreur.

[40] Interrogé au cours de ses observations, le requérant a admis qu'il n'était pas seulement « un pilote », mais qu'il était aussi propriétaire, et il a reconnu que de ce fait, certaines responsabilités lui incombait.

[41] Bien que le RAC impose certaines obligations au propriétaire pour faire en sorte qu'il se conforme aux AD, il est important de considérer que le même règlement ne permet généralement pas à ce propriétaire d'effectuer une inspection annuelle ou de signer l'inscription à cet effet, à moins que l'aéronef soit exploité en vertu d'un certificat de catégorie maintenance par le propriétaire, ce qui n'était pas le cas de l'appareil C-GNNV.

[42] Même si j'avais conclu que le requérant s'était conformé adéquatement à l'AD, et que le TEA avait tout simplement négligé de consigner le fait dans l'inscription de mai 2017, cela n'aurait pas dispensé le requérant de son devoir de s'assurer de se conformer à toutes les AD, et que le tout soit correctement consigné, comme l'exige le RAC.

[43] L'article 8.5 de la *Loi* autorise le requérant à présenter une défense fondée sur la diligence raisonnable, et lui impose le fardeau de démontrer — selon la prépondérance des probabilités — qu'il a fait preuve de diligence raisonnable dans les circonstances. La Cour suprême du Canada a déclaré qu'en examinant un tel moyen de défense, un décideur doit tenir compte du caractère raisonnable des actes du défendeur et décider si oui ou non toutes les précautions ont été prises (*R. c. Sault Ste. Marie*, [1978] 2 SCR 1299).

[44] En examinant une défense fondée sur la diligence raisonnable, je dois tenir compte de ce qu'un propriétaire d'aéronef raisonnablement prudent ferait dans les mêmes circonstances. À mon avis, un tel propriétaire, en faisant preuve de toute la diligence voulue, ferait des recherches sur les AD applicables à son aéronef et s'assurerait de s'y conformer. M. Zajac a témoigné que Transports Canada offre un site Web permettant au public d'effectuer de telles recherches afin d'identifier les AD qui s'appliquent à un aéronef et à des produits particuliers. À la suite de travaux de maintenance, le propriétaire raisonnablement prudent s'assurerait que le TEA s'est conformé à toutes les AD applicables, et le cas échéant, qu'il a réparé toute défectuosité avant le vol suivant. Le même propriétaire veillerait à ce que les travaux de maintenance qui ont été effectués soient correctement consignés dans les dossiers techniques.

[45] Je conclus que le requérant ne s'est pas acquitté de son obligation de prouver qu'il avait pris toutes les mesures raisonnables dans les circonstances, et par conséquent, que la défense de diligence raisonnable n'a pas été établie.

H. Sanction pécuniaire

[46] Le requérant s'est vu imposer une sanction pécuniaire de 2 500 \$. Le montant maximal pour une violation du paragraphe 605.84(1) commise par une personne est de 5 000 \$. M. Zajac a fourni des éléments de preuve relativement à la façon dont Transports Canada détermine le montant des sanctions pécuniaires, et a indiqué qu'à la suite d'une première violation, l'amende était fixée à 20 pour cent du maximum (1 000 \$), puis à 50 pour

cent après une deuxième violation (2 500 \$) et à 100 pour cent (5 000 \$) à la suite d'une troisième ou de toute violation subséquente.

[47] La représentante du ministre a soutenu que la sanction était appropriée et que Transports Canada avait agi raisonnablement en déposant une seule accusation alors qu'une série de vols qui auraient pu faire l'objet d'accusations.

[48] M. Zajac a déclaré qu'alors qu'il procédait à la détermination du montant de la sanction pécuniaire à imposer en l'espèce, il croyait que le requérant s'était vu délivrer un procès-verbal pour une violation antérieure du même règlement. Ses dossiers indiquent que la somme de 1 000 \$ a été payée le 31 août 2017. Malgré l'examen qu'il a fait des documents que lui a remis le représentant du ministre, M. Zajac n'a pu m'indiquer la date à laquelle le requérant a reçu ce précédent procès-verbal, et plus précisément s'il l'avait reçu avant ou après le 29 mai 2017.

[49] Le requérant ne pouvait préciser avec certitude la date à laquelle il avait reçu le procès-verbal antérieur, mais a indiqué que dans cette affaire, il avait reçu l'avis de détection le 10 juillet 2017. Lorsqu'interrogé davantage au sujet du procès-verbal relatif à la violation antérieure, le requérant a estimé qu'il l'aurait peut-être reçu au moment où on achevait l'inspection annuelle de l'aéronef C-GNNV, ou peu de temps après l'inspection. Je constate que l'inspection annuelle s'est terminée le 10 mai 2017 et que le vol en cause dans cette affaire a eu lieu le 29 mai 2017.

[50] Le requérant a indiqué qu'après avoir reçu l'avis de détection dans le cas qui nous occupe, il a cessé de piloter l'appareil C-GNNV et n'a pas repris les commandes de l'avion avant d'avoir pu confirmer qu'il se conformait à toutes les AD, et s'assurer que les travaux d'entretien, que Transports Canada avait considérés comme étant incomplets, avaient été terminés. Il a déposé la pièce A-2 en preuve, soit une copie de la page qui suit l'extrait du carnet de route que contient la pièce M-5, laquelle page indiquait que d'importants travaux de maintenance avaient été effectués en juillet 2018, y compris la mise en œuvre de l'AD 93-05-06.

[51] J'estime que le concept d'« avis » est important; être mis en demeure signifie clairement être averti ou mis en garde, dans l'espoir que le comportement fautif sera freiné. Quant à l'application des facteurs aggravants et atténuants, la partie qui souhaite invoquer un facteur en particulier a le fardeau de le prouver. En l'espèce, le ministre souhaite invoquer la violation antérieure de la même disposition législative.

[52] Bien que j'accepte qu'il y ait eu violation antérieure, la preuve que m'ont présentée le ministre et le requérant sur la question de l'avis préalable n'est pas assez précise pour me convaincre, selon la prépondérance des probabilités, que le requérant avait été avisé de sa violation antérieure du paragraphe 605.84(1) du RAC, lorsqu'il a piloté son appareil le 29 mai 2017. La façon dont il a réagi à la suite de la réception de l'avis de détection en juillet 2017 est compatible avec celle d'une personne qui n'était pas au courant de l'existence d'une violation antérieure.

[53] Dans ces circonstances, je réduis la sanction pécuniaire de 2 500 \$ à 1 000 \$, comme si le requérant avait contrevenu au paragraphe 605.84(1) du *RAC* pour la première fois.

III. DÉCISION

[54] Le ministre des Transports a prouvé, selon la prépondérance des probabilités, que le requérant, Alexander Ross, a contrevenu au paragraphe 605.84(1) du *Règlement de l'aviation canadien*. La sanction pécuniaire de 2 500 \$ est réduite à 1 000 \$.

[55] Le montant total de 1 000 \$ 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 20 juin 2019

(Original signé)

Blaine R. Beaven
Conseiller

Représentants des parties

Pour le ministre : Micheline Sabourin
Pour le requérant : s'est représenté lui-même