



## TRIBUNAL D'APPEL DES TRANSPORTS DU CANADA

**Référence :** *Académie de Pilotage Internationale Inc. c. Canada (Ministre des Transports)*,  
2019 TATCF 44 (révision)

**N° de dossier du TATC :** O-4345-41

**Secteur :** aéronautique

**ENTRE :**

**Académie de Pilotage Internationale Inc.**, requérante

- et -

**Canada (Ministre des Transports)**, intimé

[Traduction française officielle]

**Audience tenue à :** Ottawa (Ontario) le 25 avril 2019

**Affaire entendue par :** Teryl Robbins, conseiller

**Décision rendue le :** 15 octobre 2019

### DÉCISION ET MOTIFS À LA SUITE DE LA 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 605.84(1) du *Règlement de l'aviation canadien*. La sanction pécuniaire de 5 000 \$ est réduite à 2 500 \$.

Le montant total de 2 500 \$ 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 19 juillet 2017, le ministre des Transports (ministre) a délivré un avis d'amende pour contravention (avis), alléguant que le ou vers le 20 septembre 2016, à approximativement 10 h 57, heure locale, à l'aéroport de Carp (CYRP), en Ontario, ou dans les environs, l'Académie de Pilotage Internationale Inc. (Académie) a permis que soit effectué un décollage à bord d'un Cessna 172P immatriculé C-FPAU dont elle avait la garde et la responsabilité légales, alors que l'appareil n'était pas conforme à la consigne de navigabilité (CN) 2011-10-09 délivré par la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis, contrevenant ainsi au paragraphe 605.84(1) du *Règlement de l'aviation canadien (RAC)*. Le ministre a imposé une sanction pécuniaire de 5 000 \$.

[2] Le 10 août 2017, la requérante, soit l'Académie, a demandé la tenue d'une audience en révision auprès du Tribunal d'appel des transports du Canada (Tribunal).

## II. DISCUSSION ET ANALYSE

### A. Cadre juridique

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

[4] En l'espèce, le texte désigné en cause est le paragraphe 605.84(1) du *RAC*, qui 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.

[5] La CN 2011-10-09 de la FAA s'applique au modèle 172P de la Cessna Aircraft Company et exige l'inspection des rails des sièges (pièce M-4, pages 8 et 9).

- [6] Le calendrier de conformité de la CN 2011-10-09 précise ce qui suit (pièce M-4, page 9) :
- ... dans les 100 heures de service suivant la dernière inspection effectuée à la suite de la CN 87-20-03 R2, ou dans les 12 mois civils suivant la date d'entrée en vigueur de cette CN, selon la première éventualité. Par la suite, répétez les actions à intervalles ne dépassant pas les 100 heures de service ou tous les 12 mois, selon la première éventualité :

## **B. Aperçu**

[7] Lors de l'audience, l'intimé a présenté sa preuve au moyen de sept pièces et du témoignage d'un témoin, Victor Veiga, enquêteur de l'application de la loi en aviation civile de Transports Canada (TC). M. Veiga travaille dans le domaine de l'aviation depuis 1984 et a occupé le poste de technicien d'entretien d'aéronefs pour la Direction générale des services des aéronefs de TC de 1992 à 2015. Il détient une licence de technicien d'entretien d'aéronefs avec qualification M1/M2 en plus de posséder une licence de pilote privé annotée d'une qualification sur multimoteur. Il est actuellement chargé d'effectuer, au nom du ministre, des enquêtes relatives aux violations du *RAC* et de la *Loi sur l'aéronautique*.

[8] La preuve de la requérante était constituée de 14 pièces et du témoignage d'un témoin, Jules Selwan, gestionnaire supérieur responsable et instructeur de vol en chef de l'Académie. M. Selwan est propriétaire de l'école de pilotage et d'autres compagnies. Il est pilote professionnel depuis plus de 15 ans et instructeur de vol classe 1, la plus haute qualification d'instructeur de vol attribuée par TC. En outre, il est à la fois pilote et instructeur de voltige, instructeur de vol en chef à l'Académie, pilote en chef du service aérien commercial de l'Académie, pilote vérificateur et pilote instructeur en remorquage de banderole et en levé aérien, examinateur (qualification aéronautique) nommé par Industrie Canada, et responsable du programme d'aviation au Cégep Heritage College où il enseigne aussi l'aviation depuis deux ans. En 2013, TC l'a nommé personne autorisée à délivrer des permis temporaires pour les étudiants et les pilotes, poste qu'il a occupé jusqu'en 2018. De 2014 à 2016, il était le responsable de la maintenance à l'Académie. M. Selwan est titulaire d'un baccalauréat en mathématiques et en sciences, d'une maîtrise en gestion des affaires internationales et d'un certificat de troisième cycle en droit des contrats de l'Université Harvard.

## **C. Éléments à prouver**

[9] Le ministre soutient que la requérante a permis que son aéronef Cessna 172P immatriculé C-FPAU continue à voler, plus particulièrement qu'il effectue un décollage, au-delà du délai prévu pour une inspection des rails des sièges, en vertu de la CN 2011-10-09.

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

[11] En l'espèce, le ministre doit prouver les éléments suivants selon la prépondérance des probabilités :

- a. La date : le ou vers le 20 septembre 2016;
- b. L'endroit : à l'aéroport de Carp (CYRP), en Ontario, ou dans les environs;

- c. La requérante a effectué le décollage d'un Cessna 172P immatriculé C-FPAU;
- d. La requérante avait la garde et la responsabilité légales de l'aéronef C-FPAU;
- e. L'aéronef C-FPAU était assujetti à la CN 2011-10-09;
- f. L'aéronef C-FPAU n'était pas conforme à la CN 2011-10-09.

**D. Preuve de l'élément (a) : la date à laquelle la requérante a effectué un décollage**

[12] M. Selwan a soutenu que, comme l'indique le carnet de route, la contravention à la CN 2011-10-09 n'avait pas été commise le 20 septembre 2016. Il considère l'avis invalide du fait qu'il ne précise pas la date exacte de la violation. L'avis indique « le ou vers le 20 septembre 2016 ».

[13] M. Veiga a déclaré qu'il s'agissait là d'une erreur administrative et qu'on aurait dû lire le 19 septembre.

[14] Le Tribunal est confronté à une ambiguïté quant à la date de la contravention et doit déterminer si l'erreur commise par le ministre invalide l'avis.

[15] D'abord, le Tribunal note que l'avis contient l'expression générale « le ou vers le 20 septembre », par opposition à un libellé plus précis ou restrictif comme « le 20 septembre ». Deuxièmement, si on examine la lettre que l'Académie a envoyée à TC le 24 avril 2017 (pièce M-7), il apparaît clair que l'Académie comprenait bien quel incident faisait l'objet d'un examen de TC. Bien qu'il puisse y avoir eu une inexactitude relativement à la date, le Tribunal estime que la requérante avait suffisamment d'informations pour savoir de quel incident il s'agissait, et pour se préparer en vue de l'audience en révision.

[16] Le Tribunal conclut que la date de l'incident a été suffisamment prouvée par le ministre.

**E. Preuve des éléments (b) et (c) : l'endroit, et le fait que la requérante a effectué un décollage**

[17] Le ministre et la requérante ont déposé en preuve une copie d'une partie du carnet de route de l'aéronef C-FPAU (pièces M-5 et A-5, respectivement), soit les pages relatives aux périodes de temps en cause.

[18] La requérante a reconnu que la pièce M-5 était une copie exacte du carnet de route. Au cours de son témoignage, M. Selwan n'a pas contesté le fait que l'Académie avait effectué un décollage de l'appareil C-FPAU à l'aéroport CYRP.

[19] Tant les éléments de preuve contenus dans le carnet de route que le témoignage de la requérante à l'égard de ce vol font indépendamment la preuve des éléments (b) et (c).

**F. Preuve de l'élément (d) : la requérante avait la garde et la responsabilité légales de l'aéronef C-FPAU**

[20] Le ministre a déposé en preuve des documents établissant que l'Académie détient un certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage (pièce M-2) et qu'elle était la

propriétaire enregistrée du Cessna 172P dont il est fait mention dans la contravention, soit l'appareil immatriculé C-FPAU (pièce M-3). Par conséquent, le Tribunal conclut que ledit aéronef était sous la garde et la responsabilité légales de l'Académie au moment de la violation alléguée.

**G. Preuve de l'élément (e) : l'aéronef C-FPAU était assujetti à la CN 2011-10-09**

[21] Le ministre a présenté des éléments de preuve démontrant que l'aéronef C-FPAU est assujetti à la CN 2011-10-09, à savoir que le document fait référence à l'inspection du modèle 172P de la Cessna Aircraft Company (pièce M-4, page 8). La requérante n'a pas contesté cette preuve au cours de l'audience.

**H. Preuve de l'élément (f) : l'aéronef C-FPAU n'était pas conforme à la CN 2011-10-09**

[22] Le Tribunal devait déterminer si l'Académie avait contrevenu au paragraphe 605.84(1) du RAC en effectuant un décollage alors que l'aéronef n'était pas conforme à la CN 2011-10-09.

[23] Comme nous l'avons déjà mentionné, la CN exige que des inspections soient effectuées dans les 100 heures de service ou tous les 12 mois, selon la première éventualité (pièce M-4, page 9).

[24] Selon les copies identiques du carnet de route de l'appareil C-FPAU qu'ont déposées en preuve les deux parties, la CN 2011-10-09 a été exécutée le 31 juillet 2016 alors que le nombre total d'heures depuis la mise en service (TTSN) de l'aéronef était de 10489,1 (pièces M-5 et A-5, respectivement, page 1). Cela signifie que la CN aurait dû être exécutée à nouveau dans les 100 heures de vol, soit à 10589.1 TTSN, ou dans les 12 mois civils, donc au plus tard le 31 juillet 2017, selon la première éventualité. Le témoin du ministre, M. Veiga, a attesté que l'exécution de la CN ne pouvait pas être prolongée au-delà de 10589.1 TTSN, et que l'avion ne pouvait pas être autorisé à décoller pour un vol qui devait se prolonger au-delà de l'heure prévue pour l'inspection. M. Veiga a fait remarquer que lorsqu'une inspection devient obligatoire pendant un vol, la procédure à suivre consiste à « inscrire une restriction dans le carnet de route de l'aéronef; il vous reste une heure, et vous volez une heure et vous atterrissez avant que l'inspection ne soit due, ou vous la faites avant le vol ». Le carnet de route a démontré que la CN 2011-10-09 relative à l'appareil C-FPAU a été effectuée le 19 septembre 2016 à 10590,5 TTSN (pièce M-5, page 3), soit 1,4 heure après l'échéance.

**I. Diligence raisonnable**

[25] L'article 8.5 de la *Loi sur l'aéronautique* confère au requérant le droit d'invoquer une défense de 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. En considérant une telle défense, le Tribunal doit examiner le caractère raisonnable des actes de la requérante et la question de savoir si toutes les précautions ont été prises, conformément à l'enseignement de l'arrêt *R. c. Sault Ste. Marie*, [1978] 2 RCS 1299.

[26] Dans l'affaire dont je suis saisi, la requérante fait valoir un argument qui pourrait constituer un moyen de défense fondé sur la diligence raisonnable : il semble y avoir eu un problème avec le système de tenue de dossiers électroniques (STDE) utilisé pour gérer la

maintenance de l'aéronef. Le Tribunal ne peut accepter cet argument, étant donné que rien n'indique pourquoi, si elle a eu lieu, cette erreur dans le système informatique n'a pas été découverte pendant la phase de mise en œuvre et d'essai. J'estime que la défense de diligence raisonnable n'a pas été établie, mais je ne rejette pas la demande.

## **J. Inspection de validation du programme**

[27] En contre-interrogeant le témoin du ministre, et par le biais de son propre témoignage et du dépôt en preuve de pièces, le représentant de la requérante, M. Selwan, a démontré que l'avis de détection et l'avis d'amende pour contravention qui a suivi découlaient d'une inspection routinière de validation du programme (IVP) de l'Académie effectuée par un inspecteur de TC. Au cours de cette inspection, deux cas de dépassement du délai d'exécution d'une CN ont été notés, mais un seul a donné lieu à un avis.

[28] En ce qui concerne l'argument de la requérante selon lequel la compagnie a été sanctionnée de façon inappropriée alors que l'IVP était toujours en cours, je tiens à souligner que la requérante a témoigné comme suit : « Ils [TC] viennent faire la vérification complète pour la compagnie. Mais, comment feraient-ils appliquer la loi plus tard? » Au cours de son témoignage, M. Selwan a présenté un imprimé provenant du site Web de TC et intitulé « Rôle de l'inspecteur » (pièce A-9), puis a cité la dernière phrase de ce document, soit « Si l'exploitant ne prend aucune mesure pour corriger les problèmes décelés par les inspecteurs, il se verra infliger une amende et pourra même voir ses opérations suspendues », afin d'étayer son argument voulant que TC aurait dû lui donner la possibilité de corriger le problème au lieu de passer directement à l'étape de la sanction administrative. Toutefois, le Tribunal estime que rien ne permet de conclure ou ne l'incite à conclure qu'un avis d'amende pour contravention ne peut pas être délivré pendant qu'une IVP est en cours.

## **K. Sanction pécuniaire**

[29] Dans ma prise de décision relativement à la sanction pécuniaire, j'ai considéré les éléments qui suivent comme étant des facteurs atténuants ou aggravants potentiels.

[30] Le ministre a soutenu qu'en tant qu'école de formation au pilotage, l'Académie devait respecter les normes de diligence les plus élevées, car elle sert d'exemple et représente l'avenir de la sécurité aérienne. M. Veiga a déclaré qu'il s'agissait d'une accusation de premier niveau — 20 pour cent du montant d'amende maximal — et qu'aucune circonstance aggravante ou atténuante n'avait été prise en considération. Toutefois, il a mentionné que la requérante avait été coopérative, ce qui aurait pu être considéré comme étant un facteur atténuant. J'estime en fait que cette collaboration constitue un facteur atténuant.

[31] M. Selwan a déposé en preuve le Manuel de politique de l'Application de la loi en aviation de TC — TP 13794 (Manuel) dont la dernière révision remonte à décembre 2004, et qui indique que la conformité volontaire à la réglementation représente la façon la plus évoluée et la plus efficace d'assurer la sécurité aérienne (pièce A-1, page 19). En contre-interrogatoire, M. Veiga a admis qu'il n'avait pas appliqué ce principe prescrit par le Manuel dans son enquête sur cette affaire. Je reconnais là un autre facteur atténuant.

[32] M. Selwan a également fait valoir que le Manuel indiquait que TC devrait communiquer avec lui (pièce A-1, page 20), en ce qu'il précise : « Les gestionnaires de l'Application de la loi en aviation de Transports Canada se tiendront à la disposition du public pour expliquer le processus d'élaboration de politiques en matière d'application de la loi. Les suggestions d'amélioration du processus sont toujours les bienvenues. » M. Selwan n'a toutefois pas eu l'impression que les communications étaient aussi ouvertes qu'il l'aurait souhaité. J'accepte cela comme étant un facteur atténuant.

[33] M. Selwan a démontré qu'il avait coopéré avec TC tout au long de l'inspection, avait déterminé l'origine des problèmes qui ont mené à l'envoi de l'avis de détection, avait élaboré un plan d'action correctrice et avait réglé ces problèmes (pièce M-7). Toutefois, la requérante a affirmé qu'elle avait dépassé le délai d'inspection en raison de l'utilisation d'un logiciel électronique de suivi du vol qui présentait une erreur de logiciel. Comme je l'ai indiqué ci-dessus, je ne considère pas cela comme étant un facteur atténuant.

[34] Le montant de l'amende devrait être suffisamment élevé pour dissuader la requérante de commettre l'infraction à nouveau, pour favoriser sa réadaptation et pour s'assurer qu'elle suive son plan d'action correctrice. La requérante devrait se voir imposer une amende inférieure aux 5 000 \$ recommandés pour une première contravention, en raison des facteurs atténuants explicités ci-dessus. Une sanction pécuniaire de 2 500 \$ serait plus appropriée, et favoriserait la réadaptation.

### III. DÉCISION

[35] Le ministre des Transports a prouvé, selon la prépondérance des probabilités, que la requérante, Académie de Pilotage Internationale Inc., a contrevenu au paragraphe 605.84(1) du *Règlement de l'aviation canadien*. La sanction pécuniaire de 5 000 \$ est réduite à 2 500 \$.

[36] Le montant total de 2 500 \$ 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 15 octobre 2019

(Original signé)

Teryl Robbins  
Conseiller

Représentants des parties

Pour le ministre : Micheline Sabourin  
Pour le requérant : se représentant seul

