



## TRIBUNAL D'APPEL DES TRANSPORTS DU CANADA

**Référence :** *Air Alsie A/S c. Office des transports du Canada*, 2022 TATCF 24 (révision)

**N° de dossier du TATC :** Q-4666-80

**Secteur :** Aviation

**ENTRE :**

**Air Alsie A/S**, requérante

- et -

**Office des transports du Canada**, intimé

[Traduction française officielle]

**Audience :** Par vidéoconférence le 22 février 2022

**Affaire entendue par :** Andrew Wilson, conseiller

**Décision rendue le :** 3 mai 2022

### DÉCISION ET MOTIFS À LA SUITE D'UNE RÉVISION

**Arrêt :** L'Office des transports du Canada a établi, selon la prépondérance des probabilités, que la requérante a commis l'infraction reprochée.

Le montant total de 2 250 \$ 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] La demande en l'espèce concerne l'exécution par Air Alsie A/S (requérante) d'un service d'affrètement depuis l'aéroport Luton de Londres (EGGW) jusqu'à l'aéroport international Montréal–Trudeau (CYUL).

[2] Les faits, que les parties ont accepté de décrire dans un « exposé conjoint des faits », n'ont pas été contestés.

[3] En bref, la requérante, qui est basée au Danemark, est autorisée par l'intimé, l'Office des transports du Canada (OTC ou Office) à effectuer des vols affrétés entre le Danemark et le Canada. Cependant, la licence de la requérante ne lui confère pas de droits de « septième liberté », c'est-à-dire le droit d'effectuer un tel service depuis un tiers pays vers le Canada. Par conséquent, pour effectuer un vol entre le Royaume-Uni et le Canada, la requérante devrait être titulaire d'un « permis d'affrètement », délivré conformément à l'article 21 du *Règlement sur les transports aériens (RTA)*.

[4] En l'espèce, la requérante, par l'entremise d'un courtier et à très bref préavis, s'est engagée à effectuer un service d'affrètement entre EGGW et CYUL.

[5] La requérante a pu obtenir rapidement le permis applicable des autorités britanniques.

[6] Cependant, en raison des différences de fuseaux horaires et de l'indisponibilité d'un conseiller juridique, l'Office n'a reçu la demande de permis d'affrètement par courriel qu'un peu plus d'une heure **après que le vol eut quitté** EGGW.

[7] L'article 27 du *RTA* dispose que la demande de permis d'affrètement doit être faite « au moins deux jours ouvrables avant la date du vol proposé ». Pour cette raison, dans sa demande de permis d'affrètement, la requérante avait aussi demandé à être dispensée de cette obligation de préavis.

[8] Après examen de la demande, l'Office a refusé de la traiter au motif que le vol [TRADUCTION] « avait été effectué avant le dépôt de la demande ». Cette décision a été communiquée au conseiller juridique de la requérante alors que le vol était en cours. Le vol s'est posé à CYUL environ une heure et demie plus tard.

[9] L'incident a été porté à l'attention du personnel compétent de l'Office. Après enquête sur une présumée violation de l'article 21 du *RTA*, la requérante s'est vu délivrer un avis d'infraction assorti d'une sanction pécuniaire de 2 250 \$.

## II. QUESTION PRÉLIMINAIRE

[10] Durant la première conférence préparatoire, la requérante a indiqué qu'elle avait l'intention de remettre en cause le caractère raisonnable de la décision par laquelle l'Office a refusé de traiter sa demande de permis d'affrètement. L'Office a rétorqué que le caractère

raisonnable de ses actions ne pouvait être examiné que dans le cadre d'une demande de contrôle judiciaire, une procédure qui ne relève pas de la compétence du Tribunal.

[11] La question a été présentée par voie de requête préliminaire écrite. Dans la décision *Air Alsie A/S c. Office des transports du Canada, 2021 TATCF 34* (décision), j'ai conclu qu'il appartient à la Cour de statuer sur le caractère raisonnable des actions de l'Office dans le cadre d'un contrôle judiciaire, et que cette question échappe à la compétence du Tribunal saisi d'une demande de révision d'une sanction administrative pécuniaire.

[12] La requérante a donc choisi de donner suite à la présente révision en partant du principe qu'elle reconnaît l'infraction (à savoir qu'elle a effectué l'affrètement sans le permis requis), mais invoque la défense de diligence raisonnable et d'erreur de fait.

[13] En ce qui concerne la procédure, puisque l'*actus reus* a été admis, il a été convenu que la requérante présenterait ses arguments la première durant l'instruction de la présente révision. La requérante ne demande pas la révision du montant de la sanction pécuniaire.

### **III. ANALYSE**

#### **A. Cadre juridique**

##### **(1) Règlement sur les transports aériens**

[14] Les dispositions applicables du *RTA* sont reproduites ci-dessous :

##### **Exécution de services d'affrètement internationaux**

**21** Sous réserve des articles 28 et 29, un transporteur aérien ne peut effectuer un service d'affrètement international à moins de s'être vu délivrer un permis d'affrètement par l'Office, ou d'être réputé s'en être fait délivrer un, eu égard à ce service d'affrètement.

##### **Pouvoirs de l'Office**

**23 (1)** L'Office peut refuser une demande de permis d'affrètement d'un licencié si les exigences ci-après ne sont pas remplies :

- a) dans le cas d'une demande visée au paragraphe 27(1), celles visées à ce paragraphe;

[...]

##### **Permis d'affrètement**

[...]

**27 (1)** Si, en vertu de l'alinéa 23(2)b), l'Office exige d'un licencié qu'il obtienne un permis d'affrètement pour un service d'affrètement international, le licencié fournit à l'Office, au moins deux jours ouvrables avant la date du vol proposé ou du premier vol de la série de vols proposée, une demande écrite de permis d'affrètement contenant les renseignements suivants :

- a) les nom, adresse postale, adresse électronique et numéro de téléphone de chaque affréteur;
- b) les aéroports d'embarquement ou les points de départ et les aéroports de débarquement ou les points de destination de chaque vol ainsi que tout autre aéroport que le licencié prévoit utiliser;

- c) les dates et heures de départ et d'arrivée de chaque vol;
  - d) le type d'aéronef et, selon le cas, le nombre de places de l'aéronef destinées aux passagers ou la nature, la quantité et le poids total des marchandises transportées sur chaque vol.
- [...]

[15] La requérante ne conteste pas qu'il lui fallait un permis d'affrètement pour effectuer le vol en question. Pour sa part, l'Office ne conteste pas que la demande de permis d'affrètement contenait tous les renseignements requis au paragraphe 27(1). L'Office renvoie plutôt à l'exigence temporelle prévue au paragraphe 27(1) et affirme que non seulement la demande avait été présentée **moins de deux jours ouvrables avant** la date du vol proposé, mais elle avait été présentée **alors que** le vol était déjà en cours.

## (2) *Loi sur les transports du Canada*

[16] La *Loi sur les transports du Canada* dispose :

### **Exemptions**

**80 (1)** L'Office peut, par arrêté assorti des conditions qu'il juge indiquées, soustraire quiconque à l'application de toute disposition de la présente partie ou de ses textes d'application s'il estime que l'intéressé, selon le cas :

- a) s'y est déjà, dans une large mesure, conformé;
- b) a pris des mesures équivalant à l'application effective de la disposition;
- c) se trouve dans une situation ne rendant ni nécessaire, ni même souhaitable ou commode, cette application.

[17] L'emploi du mot « peut » dans cette disposition montre clairement que l'octroi d'une exemption est discrétionnaire. Suivant ma décision préliminaire, le Tribunal n'a pas compétence pour examiner si l'Office a exercé ce pouvoir discrétionnaire d'une manière raisonnable.

## (3) *Moyens de défense propres aux infractions de responsabilité stricte*

[18] Les parties s'accordent pour dire que l'infraction en cause est une infraction de responsabilité stricte et que, par conséquent, la défense de diligence raisonnable issue de la common law, telle qu'elle est exposée dans l'arrêt *R. c. Sault Ste. Marie*<sup>1</sup> et dans la jurisprudence subséquente, s'applique.

[19] Dans cet arrêt de principe, le juge Dickson a exposé à la page 1326 la nature des infractions de responsabilité stricte et la défense de diligence raisonnable :

2. Les infractions dans lesquelles il n'est pas nécessaire que la poursuite prouve l'existence de la *mens rea*; l'accomplissement de l'acte comporte une présomption d'infraction, laissant à l'accusé la possibilité d'écarter sa responsabilité en prouvant qu'il a pris toutes les précautions nécessaires. Ceci comporte l'examen de ce qu'une personne raisonnable aurait fait dans les circonstances. La défense sera recevable si l'accusé croyait pour des motifs raisonnables à un état de faits inexistant qui, s'il avait existé, aurait rendu l'acte ou l'omission innocent, ou si l'accusé a

---

<sup>1</sup> *R. c. Sault Ste. Marie*, [1978] 2 R.C.S. 1299.

pris toutes les précautions raisonnables pour éviter l'événement en question. Ces infractions peuvent être à juste titre appelées des infractions de responsabilité stricte. [...]

[20] En l'espèce, la requérante invoque les deux volets de la défense de diligence raisonnable, à savoir qu'elle a cru pour des motifs raisonnables à un état de fait inexistant et qu'elle a pris toutes les précautions raisonnables pour éviter l'infraction.

**a) Erreur de fait**

[21] Les éléments de ce volet de la défense ont été récemment exposés par la Cour d'appel fédérale dans l'arrêt *Résidences Majeau*<sup>2</sup>. Au paragraphe 9, le juge Létourneau a affirmé ce qui suit :

[9] L'erreur de fait raisonnable emporte un double test : subjectif et objectif. Le test subjectif est satisfait si le défendeur établit qu'il s'est mépris en ce qu'il a cru en une situation de fait qui, si elle avait existé, aurait éliminé le caractère fautif de son geste ou de son omission. En outre, pour que cet aspect de la défense opère, il faut aussi que l'erreur soit raisonnable, *i.e.* une erreur qu'une personne raisonnable placée dans les mêmes circonstances aurait commise. Il s'agit là du test objectif.

**b) La prise de toutes les précautions raisonnables pour éviter l'infraction**

[22] Un sommaire des éléments de ce volet de la défense de diligence raisonnable a été présenté par la requérante. Dans la décision *R. v. Saulter*<sup>3</sup>, le juge Gorman de la Cour provinciale de Terre-Neuve a affirmé ce qui suit :

[TRADUCTION]

[34] En résumé, les principes suivants s'appliquent à la défense de diligence raisonnable :

1. il incombe à l'accusé d'établir le moyen de défense;
2. la norme applicable est celle de la prépondérance des probabilités;
3. l'accusé doit établir qu'il a pris toutes les précautions raisonnables pour éviter de commettre l'*actus reus* de l'infraction;
4. une norme objective est appliquée dans le cadre de laquelle l'action ou la conduite de l'accusé est évaluée par rapport à celle d'une personne raisonnable agissant dans des circonstances semblables;
5. l'action ou la conduite censée attester une diligence raisonnable doit se rapporter aux éléments externes de l'infraction reprochée à l'accusé. Le fait d'avoir agi raisonnablement dans l'abstrait ou d'avoir pris des précautions au sens général ne suffira pas;
6. la diligence raisonnable ne requiert pas de déployer des « efforts surhumains » ou de s'exposer à un danger déraisonnable. Ces notions font appel à « une norme élevée en matière d'attention et d'action décisive, rapide et continue »;
7. dans le contexte d'une infraction donnée, la Cour doit se garder de fixer une norme de prudence si élevée qu'elle aurait pour effet de créer une infraction de responsabilité absolue ou d'**empêcher quiconque de prendre part à l'activité réglementée**. [je souligne]

---

<sup>2</sup> *Résidences Majeau Inc. c. Canada*, 2010 CAF 28 (CanLII).

<sup>3</sup> *R. v. Saulter*, 2011 PCNL 1309A00957, 2011 CanLII 77634 (CP T-N). Cette liste est reprise par le juge Gorman dans la décision *R. v. Crocker & Crocker*, 2021 NLPC 1320A00399, 2021 CanLII 1362 (CP T-N), au para 38.

[23] Je précise au passage que les six premières propositions énumérées dans la décision *Saulter* sont connues et appuyées par la jurisprudence, mais il en est tout autre pour la septième. Je n'ai vu ce « principe » exprimé nulle part ailleurs qu'à la Cour provinciale de Terre-Neuve. Cette proposition vaut sans doute pour le degré de diligence requis pour le dénombrement du poisson par espèce aux termes de la *Loi sur les pêches*, mais elle ne lie pas le Tribunal, et je ne l'accepte pas comme principe d'application générale. J'examinerai cet aspect en détail plus loin.

## **B. Questions en litige**

### **(1) La requérante a-t-elle prouvé une erreur de fait?**

[24] La requérante fait valoir qu'elle avait quitté EGGW parce qu'elle croyait raisonnablement, bien que cette croyance était erronée, que l'Office la soustrairait à l'obligation énoncée à l'article 27 et lui délivrerait un permis avant l'arrivée de l'aéronef.

[25] Je tiens d'entrée de jeu à dire que je doute que ce soit là le genre de « fait » qui puisse étayer la défense. C'est une chose pour une personne de dire, par exemple, qu'elle avait la certitude que son indicateur de vitesse était exact au moment où l'infraction a été commise. C'en est une autre de dire qu'elle croyait **de fait** que l'organisme de réglementation exercerait à l'avenir son pouvoir discrétionnaire d'une certaine manière. Considérer comme un « fait » la décision discrétionnaire future d'une personne est, à mon sens, se méprendre gravement sur la distinction entre un fait et une espérance, prédiction ou supposition. L'espérance, la prédiction ou la supposition ne comporte généralement pas la certitude que revêt forcément la défense d'erreur de fait.

[26] Plus largement, il incombe à la requérante d'établir qu'il est raisonnable, subjectivement et objectivement, d'invoquer l'erreur de fait. J'examinerai d'abord le caractère raisonnable objectif.

[27] Au soutien de sa défense, la requérante soulève les arguments suivants :

- Par l'entremise de son témoin expert, elle a signalé plusieurs cas où l'Office avait assoupli la règle du préavis de deux jours par voie d'exemption. À noter toutefois qu'aucun exemple n'a été donné d'une exemption accordée après le départ d'un vol.
- Elle a soutenu que l'une des conséquences de la *Convention de Chicago*, et en particulier de ses articles 9 et 11, est que le Canada ne peut réglementer les activités d'affrètement à l'extérieur de son espace aérien. Selon cette théorie, le *RTA* ne s'appliquerait pas à un décollage effectué au Royaume-Uni, mais uniquement à un atterrissage effectué au Canada. Puisque la requérante avait sollicité le permis d'affrètement avant que ce permis ne soit légalement requis (c'est-à-dire avant l'atterrissage), elle s'attendait à ce que l'exemption soit accordée et que le permis soit délivré.
- Elle a allégué que l'Office n'avait publié aucun énoncé de principe portant sur l'octroi d'exemptions. Elle en a déduit qu'il n'existe aucune politique selon laquelle une exemption ne peut être accordée après le décollage d'un aéronef.

[28] En ce qui concerne le premier argument, je fais observer que la requérante n'a pas allégué qu'un représentant ou une publication de l'Office lui aurait fait croire qu'elle avait des chances

de se voir accorder l'exemption. Autrement dit, elle n'invoque pas une « erreur provoquée par une personne en autorité ».

[29] La requérante semble plutôt soutenir que, puisque les exemptions sont en général accordées dans certaines circonstances, elle était fondée à croire qu'elles seraient toujours accordées dans toutes les circonstances.

[30] Au soutien de cet argument, la requérante a appelé M. Richard Look comme témoin expert. Dans son rapport, celui-ci énumérait plusieurs cas où une exemption avait été accordée pour réduire la période de préavis de deux jours. Cependant, dans chacun des cas cités, le permis d'affrètement avait été délivré au plus tard **la veille** du départ. Il n'a pu invoquer aucun cas où une exemption avait été accordée et un permis délivré après le décollage d'un aéronef.

#### a) **Interprétation du RTA**

[31] Pour évaluer le caractère raisonnable objectif de l'erreur de fait alléguée en l'espèce, il convient d'examiner le texte de la disposition concernée. Je reproduirai d'abord, par commodité, l'article 21 du *RTA* :

**21** Sous réserve des articles 28 et 29, un transporteur aérien **ne peut effectuer** un service d'affrètement international à moins de **s'être vu délivrer** un permis d'affrètement par l'Office [...] [je souligne]

[32] Cette disposition soulève deux questions d'interprétation – d'abord, que veut dire « effectuer » un service d'affrètement et, ensuite, à quel moment le permis d'affrètement doit-il être délivré?

[33] L'article 2 du *RTA* dispose :

**vol affrété** Vol en provenance d'un pays étranger et à destination du Canada ou en provenance du Canada et à destination d'un pays étranger effectué aux termes d'un contrat ou d'une entente d'affrètement pour le transport aller simple ou aller-retour de passagers ou de marchandises.

[34] Il est donc évident que le vol affrété international lui-même, qui est la condition indispensable d'un contrat d'affrètement, commence par le départ de l'aéronef depuis le point d'origine. L'exécution de ce vol doit englober toute la durée du vol, depuis son départ jusqu'à son arrivée.

[35] Le libellé de l'article 21, « s'être vu délivrer » (au passé composé), indique que le permis d'affrètement doit être délivré **avant** que le transporteur aérien ne commence l'exécution, c'est-à-dire avant le départ de l'aéronef.

[36] Il est évident qu'un permis d'affrètement ne sera pas délivré à moins qu'il ne soit demandé. Logiquement, par conséquent, la demande doit être faite avant le vol.

[37] Cette conclusion est renforcée par le libellé de l'article 27 :

**27 (1)** Si, en vertu de l'alinéa 23(2)b), l'Office exige d'un licencié qu'il obtienne un permis d'affrètement pour un service d'affrètement international, le licencié fournit à l'Office, au moins

**deux jours ouvrables avant** la date du **vol proposé** ou du premier vol de la série de vols proposée  
[...] [je souligne]

[38] La disposition relative au préavis de deux jours, et la règle selon laquelle la demande doit être faite avant la date du **vol proposé** sont logiquement rattachées à l'article 21 selon lequel le permis d'affrètement sera délivré avant le départ du vol, et elles facilitent l'application de cet article.

[39] Le régime du *RTA* est évident. Une approbation préalable est requise, et par conséquent une demande préalable pour le vol proposé est impérative.

[40] Je conviens avec l'Office que l'objet de l'article 27 est de lui accorder un délai suffisant pour lui permettre de déterminer si l'affrètement répond aux exigences réglementaires avant le départ du vol. L'importance pratique de cette exigence est évidente. Si un aéronef décolle sans le permis requis, et si le permis est ultérieurement refusé, alors l'aéronef en vol devra soit se dérouter, soit effectuer illégalement le service d'affrètement. Les deux options constituent à juste titre des sujets d'inquiétude pour l'Office, qui a pour mandat de réglementer les affrètements aériens internationaux et de protéger le public voyageur.

[41] L'Office oppose l'exigence de « préavis » des articles 21 à 27 avec l'exigence de déclaration a posteriori prévue aux articles 28 à 30, laquelle s'applique dans les cas où un permis d'affrètement **n'est pas** requis. Je vois une distinction évidente entre ces deux régimes pour ce qui concerne à la fois leur application et leur objet, et je puis comprendre pourquoi l'Office hésiterait à brouiller cette distinction en accordant un permis après décollage.

[42] Revenons maintenant à l'analyse de la défense d'erreur de fait. Je ne crois pas qu'il soit raisonnable pour un exploitant de présumer simplement que, dans l'exercice de son pouvoir discrétionnaire, l'Office considérerait forcément de la même manière les demandes faites avant décollage et après décollage. Il s'agit de cas différents et, selon la preuve, aucune exemption après décollage n'a jamais été accordée auparavant. L'Office **aurait pu** exercer son pouvoir discrétionnaire d'accorder une exemption dans la présente affaire, mais j'estime qu'il était déraisonnable pour la requérante de compter sur cette possibilité comme s'il s'était agi d'un fait.

#### **b) Pertinence de la *Convention de Chicago***

[43] Il ne m'est pas nécessaire de statuer sur la justesse de la théorie juridique de la requérante concernant l'interaction du *RTA* et de la *Convention de Chicago*, puisque le point précis, durant le vol, auquel le *RTA* est devenu juridiquement applicable (Avant décollage sur un territoire étranger? Avant l'entrée dans l'espace aérien canadien? Avant l'atterrissage? Avant le débarquement?) n'a rien à voir avec l'affaire dont je suis saisi. Je dis cela pour les raisons suivantes :

- Je ne suis pas saisi de la question de savoir si l'Office a eu raison ou tort de ne pas traiter la demande d'exemption après décollage en raison de l'application de la *Convention de Chicago*. Comme je l'écrivais dans ma décision préliminaire antérieure, il appartient à la Cour fédérale de statuer sur le caractère raisonnable des actions de l'Office dans le cadre d'un contrôle judiciaire.



- Même à supposer qu'un permis d'affrètement ne soit pas requis jusqu'à l'atterrissage, ce point est théorique. En l'espèce, l'aéronef a bel et bien atterri, et sans permis d'affrètement. Partant, l'*actus reus* était établi indépendamment de toute considération liée à la *Convention de Chicago*. Pour autant que soit concernée la défense d'erreur de fait, la requérante ne m'a renvoyé à aucun précédent dans lequel sa thèse concernant la *Convention de Chicago* aurait été analysée, a fortiori validée. Si intéressante que puisse être cette thèse, il n'était pas raisonnable pour la requérante de présumer de fait que l'Office acquiescerait à ce principe juridique inédit et lui donnerait effet en accordant une exemption alors que l'aéronef était en vol.

**c) Absence d'énoncé de principe de l'Office en matière d'exemptions**

[44] Enfin, l'**absence** d'un énoncé de principe de l'Office en matière d'octroi d'exemptions dans ces circonstances n'aide pas la requérante. Au contraire, l'absence d'une directive officielle quelconque concernant les exemptions signalera à toute personne raisonnable qu'elle ne devrait pas tenir une exemption discrétionnaire pour acquis. La prudence requise est encore mise en évidence par l'article 23 du *RTA*, qui confère explicitement à l'Office le pouvoir de refuser une demande de permis d'affrètement si les exigences de l'article 27 ne sont pas remplies.

[45] Eu égard à ces dispositions ainsi qu'à la preuve, je suis d'avis qu'il était objectivement déraisonnable pour la requérante de quitter l'aéroport en supposant que l'Office lui accorderait plus tard une exemption et délivrerait un permis d'affrètement.

**d) Élément subjectif du critère**

[46] Avant de conclure sur la défense d'erreur de fait, j'aimerais également signaler que le critère, tel qu'exposé dans le passage cité de l'arrêt *Résidences Majeau*, contient aussi un élément subjectif. Pour obtenir gain de cause, la requérante a le fardeau d'établir, au moyen d'éléments de preuve, qu'elle **avait effectivement** cette conviction au moment pertinent.

[47] La requérante avait-elle véritablement cette conviction? Il y a plusieurs réponses plausibles. Or, aucune preuve documentaire convaincante n'a été présentée, et la requérante n'a elle-même appelé aucun témoin. Nous n'avons que le témoignage de son mandataire, M. Clark, qui ne s'est pas exprimé sur le sujet.

[48] En résumé, je suis arrivé à la conclusion que la requérante n'a pas démontré que sa conviction était subjective ou objectivement raisonnable. La défense d'« erreur de fait » est dans les deux cas irrecevable.

**(2) La requérante a-t-elle pris toutes les précautions raisonnables pour éviter l'infraction?**

[49] L'Office fait valoir que la requérante aurait pu prendre les précautions suivantes pour éviter l'infraction :

- confirmer avec son représentant, avant le décollage, qu'un permis d'affrètement avait été délivré;

- communiquer avec l'Office directement avant le décollage pour solliciter le traitement accéléré de la demande;
- informer le client qu'elle ne pouvait pas décoller avant que le permis d'affrètement soit délivré.

[50] L'Office indique également que la requérante aurait pu prouver sa diligence raisonnable en mettant sur pied un système permettant de s'assurer que les permis étaient délivrés préalablement à un vol.

[51] La requérante prétend avoir pris toutes les précautions raisonnables pour éviter l'infraction :

- en prévoyant une marge de trois heures entre son acceptation du contrat d'affrètement et l'heure du décollage, afin de permettre un délai pour une demande de permis;
- en présentant aux autorités britanniques une demande de permis d'affrètement du Royaume-Uni, vu sa conviction que le principe de réciprocité obligerait l'Office à faire de même au Canada;
- en déposant, par l'entremise de son mandataire, une demande de permis et une requête en exemption dès la conclusion du contrat d'affrètement.

[52] Eu égard à l'exigence réglementaire d'un permis d'affrètement avant le décollage, ainsi qu'au délai extrêmement court accordé pour s'y conformer, je conviens avec l'Office que les précautions qu'il proposait ci-dessus seraient raisonnables et que la requérante ne les a pas prises.

[53] En ce qui concerne les trois précautions que la requérante a prises pour éviter l'infraction :

**a) Prévoir une marge de sécurité de trois heures**

[54] La requérante dit avoir prévu un délai de trois heures avant l'heure proposée de décollage, mais elle n'a pas tenu compte du fait que les bureaux de l'Office n'allaient ouvrir qu'une heure tout juste avant le décollage. Le délai était donc très serré, pour ne pas dire impossible à respecter. **Une précaution raisonnable aurait été d'informer le courtier que le décollage allait probablement devoir être retardé, ou bien de décliner le contrat d'affrètement.** Une fois les bureaux de l'OTC ouverts, la requérante aurait pu communiquer avec l'Office directement pour tenter d'accélérer la délivrance du permis, ou bien téléphoner à son mandataire pour qu'il s'en charge. Comme je l'ai indiqué plus haut, **la requérante n'aurait en aucun cas dû faire décoller son aéronef avant de recevoir confirmation de la délivrance du permis d'affrètement.** Certaines de ces précautions auraient sans doute causé des difficultés commerciales à la requérante, mais ces difficultés étaient tout à fait prévisibles avant que la requérante n'accepte le contrat d'affrètement à si bref délai.

**b) Obtenir des autorités britanniques l'autorisation de vol**

[55] Le fait que la requérante a obtenu une autorisation d'affrètement des autorités britanniques peut démontrer qu'elle a pris des précautions raisonnables, mais cela ne montre en rien qu'elle a agi d'une manière raisonnable pour prévenir l'infraction spécifique qui lui est reprochée, à savoir son défaut d'obtenir un permis d'affrètement canadien avant le décollage.

[56] D'ailleurs, même si le principe de réciprocité était un facteur que l'Office pouvait considérer, il n'y a aucune raison de croire qu'il s'agirait du **seul** point que l'Office devrait prendre en compte dans l'exercice de son pouvoir discrétionnaire. Rien n'indique non plus que la délivrance d'un permis par les autorités britanniques a été communiquée à l'Office par la requérante ou par son représentant.

**c) Recourir à un mandataire en tant que système raisonnable**

[57] La requérante a soutenu que le recours à un mandataire constituait un système raisonnable permettant de s'assurer qu'un permis avait été délivré. Je ne suis pas du même avis. Le simple envoi de directives à un mandataire pour qu'il obtienne un permis d'affrètement, en l'absence d'un suivi ou d'une confirmation de délivrance du permis, n'est pas un système raisonnable parce qu'il pourrait de toute évidence échouer à atteindre l'objectif d'éviter l'infraction.

[58] Le « système » était-il plus robuste que ce qu'indique l'exposé conjoint des faits? Nous ne le savons tout simplement pas parce que la requérante (sur qui reposait le fardeau de la preuve) n'a produit aucun autre élément sur le sujet. Bref, la preuve existante ne suffit tout simplement pas à montrer que le « système » constituait un moyen raisonnable d'éviter l'infraction.

[59] Je suis arrivé à la conclusion que les précautions proposées par l'Office auraient été raisonnablement nécessaires pour prévenir la commission de l'infraction et que ces précautions n'ont pas été prises par la requérante. Par conséquent, ce volet de la défense de diligence raisonnable n'est pas recevable.

**d) Autres arguments**

***La requérante s'est-elle conformée pour l'essentiel au RTA?***

[60] Dans la mesure où il est pertinent, je réfute également l'argument selon lequel la requérante s'était [TRADUCTION] « pour l'essentiel conformée aux exigences ». Comme je l'ai déjà dit, l'exigence essentielle du régime établi par les articles 21 à 27 est l'autorisation préalable, non la notification a posteriori dont il s'agit aux articles 28 et 29. Les deux régimes sont fondamentalement différents, tant par leur objet que par leur application.

[61] La requérante soutient aussi que la stricte conformité à l'article 21 était impossible, pour des raisons de délai, et que les précautions qu'elle a prises valaient [TRADUCTION] « conformité substantielle », elles-mêmes « tout aussi valables qu'une conformité réelle ».

### ***La diligence raisonnable requiert parfois de renoncer à l'activité***

[62] Un argument avancé par la requérante appelle selon moi une attention particulière. La requérante soutient que les mesures suggérées par l'Office n'étaient pas raisonnables parce qu'elles auraient eu pour effet d'empêcher la requérante d'effectuer le vol affrété offert par le courtier. Selon la requérante, cela contreviendrait au septième « principe » exposé dans la décision *Saulter* et que je reproduis ici par commodité :

[TRADUCTION]

7. dans le contexte d'une infraction donnée, la Cour doit se garder de fixer une norme de prudence si élevée qu'elle aurait pour effet de créer une infraction de responsabilité absolue ou d'**empêcher quiconque de prendre part à l'activité réglementée.** [je souligne]

[63] Comme je l'ai déjà dit, il ne s'agit pas d'un énoncé correct du droit dans le contexte qui nous occupe. Si c'était un énoncé correct, cela signifierait que, dès lors que la conformité à un règlement empêche un vol commercial de se dérouler comme prévu, alors une conformité stricte ne sera pas nécessaire.

[64] En clair, s'il n'y a aucun moyen d'effectuer un vol donné dans le respect de la réglementation, alors la diligence raisonnable exigera habituellement que l'exécution soit réexaminée, retardée jusqu'à ce qu'elle puisse être menée légalement, ou bien annulée. Cela arrive tous les jours dans le transport aérien. Des circonstances telles que de mauvaises conditions météorologiques, des impératifs d'entretien, la capacité de l'aéronef, les besoins en membres d'équipage ou l'absence d'autorisation de vol, pour n'en nommer que quelques-unes, surviendront fréquemment où la réglementation ne permettra pas d'effectuer un vol comme prévu. Le client en sera sans aucun doute incommodé, mais ses souhaits ou ses besoins ne sauraient supplanter la réglementation.

[65] L'intention manifeste du *RTA* est que, si l'exploitant n'a pas la licence ou le permis requis, il lui est interdit d'effectuer le service d'affrètement. Le coût de la prise de diverses mesures pour assurer la conformité avec un règlement peut constituer un facteur à prendre en compte pour définir la portée de la norme de diligence, mais les considérations économiques n'éclipsent pas l'impératif de conformité. Pour dire les choses plus directement, la nécessité économique n'est pas une défense à une infraction réglementaire.

### ***Pertinence de la Convention de Chicago***

[66] La requérante soulève là encore la *Convention de Chicago* dans le cadre de ce volet de la défense de diligence raisonnable. Elle dit que, selon la *Convention de Chicago*, le Canada n'a aucune compétence sur un vol tant que celui-ci n'a pas débarqué ses passagers une fois arrivé à destination. Elle souligne que, même si un vol décolle et qu'aucun permis n'est par la suite accordé, il peut quand même demeurer conforme en se déroulant ou en atterrissant au Canada uniquement pour une escale technique. Selon la requérante, puisqu'il n'existe aucune obligation légale d'avoir un permis d'affrètement pour quitter EGGW, la diligence raisonnable n'exige pas que le permis d'affrètement soit obtenu avant le décollage.

[67] Cet argument ne me convainc pas. Même si la requérante a raison sur le plan juridique (ce dont je doute) dans sa thèse selon laquelle un permis d'affrètement n'est requis que pour le

débarquement au Canada, un décollage depuis le Royaume-Uni sans permis comporterait quand même un risque évident de violation de la réglementation. Si l'Office n'a pas délivré de permis d'affrètement dans cette circonstance, il est évident que l'aéronef en vol devra alors choisir entre un déroutement ou l'exécution du contrat d'affrètement de manière illégale. Nous savons en l'espèce que la requérante a choisi la deuxième option.

### ***La décision Skyward Aviation***

[68] J'ai lu attentivement l'opinion dissidente exprimée dans la décision *Ministre des Transports c. Skyward Aviation Ltd.*<sup>4</sup> rendue par le Tribunal de l'aviation civile (TAC), invoquée par la requérante. Dans cette affaire, un aéronef effectuait un service d'affrètement, dans le froid de l'hiver, depuis Thompson (Manitoba) à Sanikiluaq, une petite localité insulaire éloignée du Nunavut. Après s'être posé à Sanikiluaq, l'aéronef avait subi un raté d'allumage de son moteur, qui ne pouvait être ni réparé ni pallié selon la liste minimale d'équipements. En conséquence, en vertu du *Règlement de l'aviation canadien*, il fallait obtenir un permis de convoyage pour retourner l'aéronef en détresse à sa base de Thompson. L'exploitant avait appelé Transports Canada pour obtenir un permis de convoyage et avait attendu une réponse. Cependant, comme la nuit tombait et que de mauvaises conditions météorologiques étaient imminentes, il avait pris la décision de décoller avant de recevoir le permis.

[69] Les conseillers majoritaires du TAC dans cette décision ont conclu que la diligence raisonnable n'avait pas été établie. Le conseiller dissident était d'avis qu'il existait des circonstances atténuantes, en particulier l'éloignement, le temps glacial, les caprices de la météo et la probabilité d'« un séjour indéfini et prolongé à Sanikiluaq dans des conditions navrantes ». Il a donc conclu que l'exploitant avait prouvé sa diligence raisonnable, et il aurait accueilli l'appel interjeté par celui-ci contre la sanction pécuniaire.

[70] Il ne m'est pas nécessaire d'examiner la justesse de l'opinion dissidente dans cette décision, laquelle se distingue nettement de la présente affaire. Il s'agissait d'un cas où, sans qu'une faute soit imputable à l'exploitant, l'aéronef en détresse ainsi que son équipage s'étaient retrouvés cloués au sol, loin de leur base d'attache, dans des conditions extrêmes, qui pouvaient conduire à des pertes humaines aussi bien qu'économiques.

[71] Il n'y a pas de circonstances atténuantes de ce genre en l'espèce. L'urgence de décoller était ici le fait de la requérante elle-même. Elle a choisi d'accepter l'offre d'effectuer un service d'affrètement lucratif, pratiquement sans préavis, et en sachant parfaitement qu'elle n'avait pas l'autorisation requise et qu'il lui faudrait obtenir le permis d'affrètement requis. Autrement dit, elle a fait une promesse dont elle ne savait pas avec certitude si elle pouvait légalement la remplir. Le permis d'affrètement n'étant pas arrivé au moment du décollage, la requérante a quand même décidé de décoller. Il ne saurait être question ici de diligence raisonnable.

[72] En résumé, je suis d'avis que la requérante n'a pas pris toutes les précautions raisonnables pour éviter la commission de l'infraction. Ce volet de la défense de diligence raisonnable est lui aussi irrecevable.

---

<sup>4</sup> *Ministre des Transports c. Skyward Aviation Ltd.*, 1998, n° de dossier du TAC C-1455-41.

[73] La requérante a reconnu l'*actus reus* de l'infraction. Elle n'a pas établi la défense de diligence raisonnable.

#### **IV. DÉCISION**

[74] L'Office des transports du Canada a établi, selon la prépondérance des probabilités, que la requérante a commis l'infraction reprochée.

[75] Le montant total de 2 250 \$ 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 mai 2022

(Original signé)

Andrew Wilson  
Conseiller

Représentants des parties

Pour l'OTC :           Émilie Gravelle  
Pour la requérante :   Ehsan Monfared