

Cour fédérale



Federal Court

Date : 20180129

Dossier : T-444-15

Référence : 2018 CF 97

[TRADUCTION FRANÇAISE]

Ottawa (Ontario), le 29 janvier 2018

En présence de madame la juge McVeigh

ENTRE :

ROTOR MAXX SUPPORT LTD.

demanderesse

et

LE MINISTRE DES TRANSPORTS

défendeur

JUGEMENT ET MOTIFS

I. Introduction

[1] En octobre 2012, Transports Canada a conclu que Rotor Maxx Support Ltd. (la demanderesse ou Rotor Maxx) ne procédait pas à la recertification appropriée des pièces non documentées conformément aux normes du *Règlement de l'aviation canadien*, DORS/96-433 (CAR). Les deux parties ont essayé de travailler ensemble, mais Transports Canada a refusé de

prendre en considération des éléments de preuve contraires, Rotor Maxx a refusé de fournir une liste de pièces recertifiées, et les deux parties étaient désorientées quant à la procédure appliquée. En 2014, Transports Canada a avisé Rotor Maxx de son intention d'émettre une Alerte à la sécurité de l'Aviation civile (ASAC) contre Rotor Maxx, mais sans lui parler de toutes les pièces en cause. Le 24 février 2015, à la suite d'une période d'examen et de commentaires, Transports Canada a avisé Rotor Maxx qu'il avait toujours l'intention de délivrer l'ASAC, ce qu'il a fait.

[2] J'ai effectué le contrôle judiciaire de la décision du ministre de délivrer l'ASAC pour veiller à l'équité procédurale et assurer le caractère raisonnable. Puisqu'une décision qui ne divulgue pas les renseignements invoqués est une décision qui manque d'équité procédurale et qu'une décision inintelligible sans justification ni transparence n'est pas une décision raisonnable, j'accueillerai la présente demande et j'annulerai la décision du ministre de délivrer une ASAC pour les motifs suivants.

[3] Comme il s'agit d'un domaine hautement technique et spécialisé, j'ai inclus ce qui suit à titre de référence :

- un glossaire des sigles – Appendice A;
- la chronologie des événements – Appendice B;
- la liste des personnes et de leurs compétences professionnelles respectives – Appendice C;
- la norme 571 Appendice H du *Règlement de l'aviation canadien* « Procédé d'évaluation des pièces d'aéronef sans appui documentaire » – Appendice D (et l'organigramme connexe, Appendice E);

- la lettre sur la politique intitulée « Lettre 36 de politique de la Maintenance et de la construction des aéronefs » (LPM 36) publiée le 2 février 2006 par Transports Canada pour interpréter les modifications projetées au procédé décrit à la norme 571 Appendice H du RAC et à l'organigramme – Appendice F;
- l'article 571.13 du *Règlement de l'aviation canadien* « Installation de pièces (généralités) » – Appendice G;
- l'Alerte à la sécurité de l'Aviation civile à propos des composantes et pièces d'aéronefs fournies par Rotor Maxx Support Ltd. datée du 15 janvier 2015 – Appendice H;
- l'article 9 de l'instruction visant le personnel Procédures de préparation des documents de l'Aviation civile en date du 16 juin 2014 – Appendice I;
- le certificat d'OMA de Rotor Maxx daté du 22 décembre 2014 – Appendice J;
- d'autres articles pertinents du *Règlement de l'aviation canadien* – Appendice K.

II. Résumé des faits

[4] Rotor Maxx est un organisme de maintenance agréé (OMA) certifié par Transports Canada aux termes de la sous-partie 573.02 du RAC. En outre, Rotor Maxx détient des qualifications spécialisées pour les composants, les moteurs à turbine, ainsi que les essais non destructifs (END). Rotor Maxx est spécialisée dans l'entretien et la réparation des hélicoptères Sikorsky qui sont hors production depuis 1980.

[5] À l'instar des autres fabricants d'aéronefs hors production, le fabricant d'équipement d'origine (FEO) des pièces d'hélicoptères Sikorsky ne peut pas fournir toutes les pièces d'entretien de façon régulière. Bien que des commandes spéciales pour des pièces de rechange

FEO puissent être demandées, la réception de certaines pièces de rechange prend jusqu'à deux ans.

[6] Le législateur a cherché à corriger ce délai en mettant en œuvre, par voie législative, un processus de recertification des pièces sans appui documentaire conformes à la définition de type (la définition de type est une exigence des pièces d'aéronef). Les pièces qui peuvent être retracées jusqu'au FEO sont considérées comme des « pièces avec appui documentaire ». Les pièces qui ne peuvent pas être retracées jusqu'au FEO sont considérées comme des « pièces sans appui documentaire ». Alors que certaines pièces sans appui documentaire sont des produits tiers non autorisés qui ne respectent pas la définition de type, de nombreuses autres pièces sont des pièces d'origine qui manquent simplement d'historique ou de la bonne documentation liée au FEO. Le processus permettant aux OMA d'évaluer et de recertifier des pièces sans appui documentaire figure dans la norme 571 du RAC, Appendice H et éventuellement dans le LPM 36.

[7] L'application correcte du processus de l'Appendice H a constitué le principal différend entre les parties. Transports Canada craignait notamment que Rotor Maxx ne satisfasse pas aux exigences de l'Appendice H. Rotor Maxx, cependant, prétend qu'elle a respecté et dans certains cas dépassé les exigences de l'Appendice H.

[8] Des discussions approfondies ont eu lieu entre Rotor Maxx et Transports Canada de février 2011 à mars 2015. Le résumé qui suit énumère certaines des interactions les plus

importantes, mais il ne s'agit en aucun cas d'une reproduction exhaustive du dossier. Une chronologie des événements détaillée figure à l'Appendice B.

[9] Le 3 mars 2011, Rotor Maxx a soumis un manuel de politiques de maintenance (MPM) au ministre des Transports pour approbation. Un MPM décrit les procédures et les limites d'un OMA et doit être approuvé par un délégué du ministre. Le MPM de 2011 de Rotor Maxx comportait une nouvelle procédure au titre de l'article 9.4, qui définissait un privilège supplémentaire pour l'entreprise. L'article 9.4 autorisait Rotor Maxx à recertifier des pièces aéronautiques sans appui documentaire conformément au processus de la norme 571 du RAC, Appendice H. Le délégué du ministre (Michael Godsell) a approuvé le nouveau privilège de Rotor Maxx.

[10] Un an plus tard, Chris Fry a démissionné de son poste de directeur de l'assurance qualité de Rotor Maxx. Chris Fry a ensuite informé Transports Canada de ses préoccupations concernant le processus utilisé par Rotor Maxx pour recertifier des pièces sans appui documentaire. Michael Godsell et un collègue ont mené une inspection des procédés (IP) dans les installations de Rotor Maxx du 7 au 8 novembre 2012. Au cours de cette première étape de l'inspection, il est devenu évident que Rotor Maxx et Transports Canada avaient des opinions divergentes à l'égard de la recertification de pièces sans appui documentaire conformément au processus de l'Appendice H.

[11] Le 12 février 2013, Transports Canada a émis une conclusion issue de l'IP contre Rotor Maxx, mettant en doute la recertification de trois pièces contestées (un boulon de moteur, un

joint Garlock et un roulement). Bien que la conclusion de l'IP soit datée du 12 février 2012, il s'agit d'une faute de frappe pour des raisons chronologiques évidentes. La conclusion de l'IP indiquait que ces pièces ne contenaient pas suffisamment de dossiers pour vérifier qu'elles étaient conformes à la définition de type. Transports Canada a demandé à Rotor Maxx de veiller à sa recertification des pièces en remplissant un plan d'action corrective (PAC) au plus tard le 18 mars 2013.

[12] Rotor Maxx a émis une réponse à Transports Canada contestant la conclusion de l'IP. Dans sa lettre à Transports Canada, elle a soutenu que les trois parties contestées sont catégorisées par les aéronefs et les fabricants de moteurs comme étant des pièces non critiques. Elle soutient ensuite qu'elle a effectué une analyse matérielle et dimensionnelle et une comparaison avec une pièce déjà authentifiée (PDA) selon la Lettre de politique de la Maintenance et de la construction des aéronefs n° 36 du ministre, datée du 2 février 2006 (LPM 36). Rotor Maxx a conclu en indiquant que, par mesure de précaution, elle a suspendu la recertification des pièces en novembre en attendant un réexamen. Rotor Maxx a demandé à Transports Canada de retirer sa conclusion de l'IP.

[13] Le 26 avril 2013, Michael Godsell a répondu à Rotor Maxx au nom de Transports Canada, refusant de retirer la conclusion de l'IP. Dans ses motifs, Michael Godsell a décrit comment une défaillance de l'une des trois parties contestées pouvait entraîner une défaillance catastrophique et constituait par conséquent un élément essentiel aux termes de la LPM 36. Les pièces avaient également besoin d'une certification matérielle du FEO, qui était manquante. Michael Godsell a de nouveau demandé un PAC (qui était en retard) et une action corrective

pour tout autre composant non conforme que Rotor Maxx pourrait désigner. Il a conclu en suggérant que Rotor Maxx devrait envisager de suspendre davantage son programme de recertification des pièces.

[14] Au cours des semaines qui ont suivi, le personnel de Transports Canada a échangé plusieurs courriels au sujet de sa position et de celle de Rotor Maxx. Le 14 mai 2013, Keith Labrecque (gestionnaire régional, Transports Canada, Aviation civile, Coordination des normes) a échangé des messages avec John Nehera (directeur adjoint des Opérations pour la Région du Pacifique de Transports Canada) expliquant qu'il existe une exemption au processus de l'Appendice A de la norme 571 du RAC 571 pour les OMA [TRADUCTION] « avec une qualification d'avionique, d'instrument ou de composant pour recertifier des pièces, dans le cadre de leur approbation, s'ils ont les instructions nécessaires pour le maintien de la navigabilité des produits aéronautiques. » Il est incontestable que, pendant toute la période pertinente, Rotor Maxx disposait de l'instrument approprié et des évaluations des composants et n'est pas sortie du cadre de leur approbation.

[15] Le 17 mai 2013, Jeff Phipps (chef, Navigabilité opérationnelle, Direction des normes, Transports Canada, Aviation civile) a écrit à Keith Labrecque pour préciser que la criticité d'une pièce ne faisait pas partie du processus de recertification. Plus précisément, il écrit que [TRADUCTION] « à partir du moment où une pièce est évaluée, testée et certifiée, nous ne disposons d'aucune exigence réglementaire pour déterminer la criticité de la pièce ». Dans un autre courriel le même jour, Jeff Phipps a écrit à John Nehera et à Keith Labrecque et, en copie, à Michael Godsell, Mitchell Holme (surintendant, inspecteur de la sécurité de l'aviation civile de

Transports Canada, Navigabilité), et John Glavind (gestionnaire de programme, Transports Canada, Navigabilité opérationnelle). Dans ce message, Jeff Phipps décrit comment [TRADUCTION] « la norme 571 du RAC renvoie de manière générique aux INC (Instructions de navigabilité continue) ». Aucune mention de la certification de la part du FEO n'est faite. Il conclut son courriel en disant que, même si la LPM 36 et le processus de recertification des pièces sans appui documentaire doivent être mis à jour, Transports Canada n'a ni les ressources ni la capacité de le faire.

[16] En réponse, Michael Godsell laisse entendre à nouveau que Rotor Maxx n'a pas tenu compte de l'importance de la criticité des pièces, malgré la reconnaissance par Jeff Phipps du fait que la criticité n'est pas une exigence réglementaire. À cela, John Nehera ajoute qu'ils [TRADUCTION] « n'ont pas de problème à traiter les exemples que [Rotor Maxx] a recertifiés ». Il poursuit en disant que [TRADUCTION] « nous leur demanderons accès à leurs données et ils n'auront pas suffisamment de données ou d'analyses pour confirmer la conformité. Je venais d'obtenir des renseignements sur les INC dont faisait mention la LPM. Je vais soutenir qu'ils sont inadéquats quand ils essaient de les utiliser ».

[17] Après une réunion tenue le 22 mai 2013 avec des représentants de Rotor Maxx, John Nehera a écrit que le processus de [TRADUCTION] « l'appendice H est formulé en termes généraux pour inclure une gamme de processus d'évaluation. Ce n'est pas normatif ». Ses notes reflètent également une reconnaissance de la part de Rotor Maxx que les documents soumis pour les trois parties contestées étaient incomplets. Rotor Maxx [TRADUCTION] « soumettrait donc un PAC à Mike Godsell avec la documentation à l'appui et un processus amélioré pour la

certification des pièces sans appui documentaire ». Le 29 mai 2013, Rotor Maxx a soumis son premier PAC.

[18] Le premier PAC de Rotor Maxx a été rejeté par Michael Godsell au nom de Transports Canada le 20 juin 2013. Les raisons du rejet du PAC étaient [TRADUCTION] « qu'il a fait défaut de désigner tous les autres exemples de pièces sans appui documentaire recertifiées » et [TRADUCTION] « n'a pas réussi à répondre adéquatement aux facteurs de causalité aux fins de la conclusion ». Michael Godsell conclut en demandant à Rotor Maxx de cesser toute recertification des pièces et de soumettre un PAC révisé. Le PAC révisé nécessitait des détails sur toutes les pièces recertifiées traitées par Rotor Maxx, y compris des renseignements sur la traçabilité des aéronefs sur lesquels ces pièces pouvaient avoir été installées.

[19] De nombreux autres courriels ont été échangés, ce qui a donné lieu à une deuxième présentation du PAC et à une analyse indépendante des trois parties contestées par R.J. Waldron & Company (1987) Ltd (Waldron). Le rapport subséquent fourni par Waldron comprenait une analyse destructive des matériaux relative aux boulons attaqués (trois boulons ont été détruits du lot de pièces qui a été contesté) et a conclu que les boulons étaient authentiques après les avoir comparés à un dessin de FEO. Waldron a réévalué le joint Garlock contesté conformément à la dernière feuille de travail de recertification de Rotor Maxx et a constaté qu'il était conforme. Le roulement contesté a également été réévalué et jugé conforme aux exigences du dessin de FEO.

[20] Le deuxième PAC a été rejeté le 22 juillet 2013, pour les mêmes raisons que le rejet du premier PAC. Transports Canada a de nouveau demandé une liste identifiant toutes les pièces

supplémentaires sans appui documentaire que Rotor Maxx avait recertifiées. Bien que Transports Canada ait accusé réception du rapport Waldron et déclaré que ce rapport faisait présentement l'objet d'un examen, il a indiqué que le rapport n'aurait aucune incidence sur les raisons du rejet du PAC. L'avis de rejet exigeait que Rotor Maxx supprime toute référence à la recertification de pièces sans appui documentaire dans son MPM et cesse la recertification jusqu'à nouvel ordre.

[21] À la suite du rejet du deuxième PAC et de la correspondance qui s'en est suivie, Rotor Maxx a fait appel à DTI Training Consortium, International (DTI). DTI a travaillé avec Transports Canada à plusieurs reprises dans le passé et a été embauché pour agir en tant que tierce partie indépendante de confiance dans la résolution de leur PAC.

[22] Après plusieurs courriels internes, Mitchell Holme reconnaît que [TRADUCTION] « [l]a liste physique ne serait normalement pas requise dans le cadre d'un PAC, elle devrait être disponible à notre demande ». En réponse, Michael Godsell reconnaît que [TRADUCTION] « [l]e PAC n'est maintenant presque plus pertinent ». Mitchell Holme a partagé cette position avec Rotor Maxx dans un courriel daté du 23 août 2013 adressé à Matthew MacWilliam (nouveau directeur de l'assurance de la qualité de Rotor Maxx), indiquant que « Transports [Canada] demande que la "liste" soit soumise maintenant, dès que possible, mais avant le PAC, car elle n'est pas directement liée au PAC ».

[23] Le 12 septembre 2013, Rotor Maxx a présenté un troisième PAC. Une fois de plus, il y a eu d'importantes discussions au sein de Transports Canada et avec le personnel de Rotor Maxx. À la fin d'octobre 2013, un avis de suspension (AS) contre Rotor Maxx a été rédigé et diffusé à

Transports Canada. Le 8 novembre 2013, Transports Canada a avisé Rotor Maxx que son troisième PAC avait été rejeté en partie à cause du défaut de Rotor Maxx de présenter une liste de pièces recertifiées.

[24] Au cours des semaines suivantes, Mark Trainor (gestionnaire de programme, Normes d'organisation approuvées, navigabilité opérationnelle) a souligné à plusieurs reprises qu'un AS serait inapproprié. Le 22 novembre 2013, il a déclaré que [TRADUCTION] « [l'avis de suspension] n'était pas étayé par les conclusions documentées » et, le 22 janvier 2014, il a averti qu'il [TRADUCTION] « ne voit pas où l'entreprise a enfreint un règlement précis [...] la certification des pièces suivait l'appendice H actuel et les exigences réglementaires ».

[25] Dans un courriel daté du 31 janvier 2014 adressé à Mitchell Holme, Frédéric Bellemare (inspecteur de la sécurité de l'aviation civile, Normes) souligne que [TRADUCTION] « tous les OMA qui obtiennent l'approbation aux termes de l'appendice H devraient être traités de la même façon et devraient recevoir une lettre semblable » annulant leur processus de recertification. Les commentaires de Frédéric Bellemare font écho aux commentaires formulés par Mark Trainor à Jeff Phipps le 24 janvier 2014, selon lesquels, [TRADUCTION] « si nous disons à une entreprise de la région du Pacifique qu'elle ne peut pas utiliser ce processus, nous devons dire la même chose à tous ».

[26] Malgré la discussion qui précède, le 4 avril 2014, Michael Godsell a de nouveau demandé à Transports Canada d'émettre un avis de suspension à Rotor Maxx et d'exiger une liste de toutes les pièces sans appui documentaire qu'ils ont recertifiées. John Nehera a informé

Michael Godsell le 11 avril 2014 que, puisque la division de l'exécution de Transports Canada n'appuyait pas une émission d'AS, ils ne poursuivraient pas.

[27] Plusieurs semaines de revendications et de discussions s'ensuivirent. Au cours d'une téléconférence tenue le 23 juillet 2014, Transports Canada a reconnu qu'il n'avait aucun dossier pour fonder une enquête sur un rapport de pièces non approuvées soupçonnées, et qu'il aurait plutôt émis une ASAC contre Rotor Maxx. Rotor Maxx a été informée de l'application d'une ASAC potentielle contre eux le 11 septembre 2014.

[28] Pendant ce temps, Michael Godsell a reçu une boîte contenant environ 15 bons de travail et 340 tâches. Michael Godsell a effectué à l'égard de ceux-ci un [TRADUCTION] « examen informel » de sept tâches et a conclu que ces pièces supplémentaires étaient déficientes. Le 5 septembre 2014, Michael Godsell a informé Jeff Phipps de son examen informel et de son intention de revoir le reste des tâches. Michael Godsell n'a pas mené d'autres examens.

[29] Le 24 septembre 2014, Jeff Phipps a confirmé à Michael Godsell que les données de conception étaient requises pour la recertification des pièces et que les données des INC ne pouvaient être utilisées. Il suggère que Rotor Maxx aurait dû renvoyer toutes les pièces au FEO pour recertification. Un projet d'ASAC a été envoyé à Rotor Maxx pour commentaires le 19 novembre 2014.

[30] Le 24 novembre 2014, Michael Godsell a écrit à Rotor Maxx pour l'informer que son nouveau processus fondé sur l'Appendice H était [TRADUCTION] « un excellent modèle pour

effectuer et documenter la recertification des pièces sans appui documentaire », mais n'a pas pu être accepté, car il n'incluait pas le processus fondé sur la LPM 36. Il a ajouté que toutes les pièces aéronautiques (pas seulement les pièces critiques) nécessitaient certaines données de conception technique et que les INC ne sont destinées qu'à la maintenance d'un assemblage ou d'un produit complet.

[31] Rotor Maxx a fait des commentaires à John Nehera le 26 novembre 2014, soutenant que l'ébauche de l'ASAC était inexacte sur le plan factuel, ne reflétait pas un manquement à un PAC et a mal interprété le processus de l'appendice H. John Nehera a informé Rotor Maxx le 24 février 2015 que Transports Canada avait l'intention d'émettre l'ASAC le 17 mars 2015, soit près de deux ans et demi après la réalisation de l'IP initial.

[32] Rotor Maxx a demandé le contrôle judiciaire de la décision du ministre d'émettre l'ASAC le 24 mars 2015.

III. Questions en litige

[33] La demanderesse soulève les questions en litige suivantes dans sa demande de contrôle judiciaire :

- A. Le ministre a-t-il agi sans autorisation et a-t-il contrevenu à l'objet et à l'économie de la *Loi sur l'aéronautique* en délivrant l'ASAC lorsque les autorités avaient refusé de poursuivre Rotor Maxx pour une infraction à la réglementation et que Rotor Maxx n'avait jamais été déclaré par un tribunal impartial indépendant comme ayant enfreint un règlement?

- B. Le ministre a-t-il abrogé, abrégé et enfreint le droit de Rotor Maxx à une audition équitable en violation de l'alinéa 2e) de la *Déclaration canadienne des droits* et des règles de justice naturelle et d'équité procédurale en délivrant l'ASAC sans accorder à Rotor Maxx la possibilité de présenter une défense pleine et entière aux allégations portées contre elle?
- C. Le ministre a-t-il mal interprété les procédures de recertification énoncées à la norme 571, Appendice H du RAC et a-t-il par conséquent conclu à tort que Rotor Maxx avait enfreint les règlements lors de la recertification de pièces aéronautiques sans appui documentaire?
- D. Le ministre a-t-il agi sans autorisation dans l'émission de l'ASAC?
- E. Le ministre a-t-il abusé de son pouvoir en refusant de permettre au Rotor Maxx de recertifier des pièces sans appui documentaire en utilisant sa propre procédure courante, comme le permet l'exemption du ministre?
- F. Le ministre a-t-il agi d'une manière contraire aux principes de justice naturelle en publiant l'ASAC sans offrir la possibilité d'une défense pleine et entière?
- G. Le ministre a-t-il fondé sa décision d'émettre l'ASAC sur des conclusions de fait erronées tirées de façon arbitraire et sans tenir compte des faits dont il était saisi en concluant que les pièces recertifiées de Rotor Maxx avaient créé un problème de sécurité critique?

[34] Je recadrerais les questions comme l'a fait Transports Canada :

- A. Le ministre a-t-il violé le droit de Rotor Maxx à l'équité procédurale lors de la délivrance de l'ASAC?

B. La décision du ministre de délivrer l'ASAC était-elle raisonnable?

IV. Norme de contrôle

[35] Les parties conviennent, tout comme moi, que la norme de contrôle applicable à la décision du ministre d'émettre une ASAC est celle de la décision raisonnable. L'ASAC a été mise en place le 1^{er} octobre 2010 à titre de moyen non obligatoire et discrétionnaire d'alerter le public sur les situations qui, selon le ministre, satisfont aux quatre critères énoncés dans l'Instruction visant le personnel. Ainsi, le ministre fait appel à l'expertise en matière de sécurité aérienne civile pour interpréter les critères requis dans l'Instruction visant le personnel. Ces décisions font l'objet d'une déférence et sont examinées conformément à la norme de la décision raisonnable (*Dunsmuir c Nouveau-Brunswick*, 2008 CSC 9).

[36] Les questions d'équité procédurale sont assujetties à un contrôle selon la norme de la décision correcte : *Canada (Citoyenneté et Immigration) c Khosa*, 2009 CSC 12.

V. Conclusions

[37] La Cour apprécie les arguments concis et pertinents des avocats du défendeur ainsi que le fait qu'ils ont concédé des difficultés dans leurs arguments. Malgré leur plaidoyer, j'accueillerai la présente demande pour les raisons qui suivent.

[38] Le manquement à l'équité procédurale est déterminant pour l'issue du présent contrôle, mais la décision était également déraisonnable. Cette décision ne présentait pas de justification, de

transparence et d'intelligibilité dans le processus décisionnel et n'appartenait pas aux issues possibles acceptables pouvant se justifier au regard des faits et du droit.

VI. Le régime législatif

[39] Les deux parties conviennent, tout comme moi, que l'objet de la *Loi sur l'aéronautique*, LRC (1985), c A-2 (Loi sur l'aéronautique) est la sécurité aérienne civile. Le ministre a une lourde responsabilité envers le public pour assurer sa sécurité. Ce n'est pas une responsabilité qui a été prise à la légère par l'une ou l'autre partie.

[40] Rotor Maxx est un OMA et a déposé un certificat d'OMA daté du 22 décembre 2014 qui remplace un certificat daté du 29 juillet 2010. Ce certificat d'OMA a été approuvé aux termes de l'article 573.02 du RAC pour les aéronefs, les composants, les moteurs, et les END (joint en Appendice J).

[41] La législation qui habilite Transports Canada à prendre des mesures est vaste, mais, par souci de commodité, je n'ai inclus que la documentation directement liée aux faits qui nous occupent. La législation est jointe en annexe, dans l'ordre logique.

VII. Décision en matière d'opposition

[42] Au cours de l'audience, Transports Canada s'est opposé à un document que Rotor Maxx voulait déposer (une photo à la dernière page du volume 8 du dossier du tribunal certifié (DTC))

puisqu'il ne figurait pas dans le DTC au moment du contre-interrogatoire. Je vais accorder l'objection et ne pas tenir compte de ce document.

VIII. Discussion

A. *Le ministre a-t-il violé le droit de Rotor Maxx à l'équité procédurale lors de la délivrance de l'ASAC?*

1) Facteurs d'équité procédurale

[43] Une ASAC est un bulletin d'information envoyé à tous les membres de l'industrie pour fournir des mises à jour immédiates sur les questions de sécurité critiques, les recommandations aéronautiques et les alertes. Le pouvoir d'émettre une ASAC se trouve sous la rubrique « Alertes à la sécurité de l'Aviation civile » de l'Instruction visant le personnel de Transports Canada, IP QUA-003, à l'article 9.

[44] La position du ministre est la suivante : étant donné que les ASAC sont émises pour des questions urgentes liées à la sécurité aérienne, le degré d'équité procédurale que commande la décision d'émettre une ASAC est minime. Le ministre soutient que le manque d'équité procédurale est également attribuable au fait que les ASAC sont des alertes qui avisent le public d'une préoccupation et d'un problème possible, mais qui ne sont pas inscrites dans un dossier d'aviation. Transports Canada affirme avoir respecté ses obligations en matière d'équité procédurale en autorisant Rotor Maxx à réviser l'ASAC avant de l'émettre.

[45] Dans l'arrêt *Baker c Canada (Ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration)*, [1999] 2 RCS 817, au paragraphe 22 [*Baker*], au nom de la Cour suprême du Canada (CSC), la juge L'Heureux-Dubé a affirmé l'obligation d'équité procédurale dans la prise de décisions administratives. Plus précisément, les décisions administratives doivent être prises « au moyen d'une procédure équitable et ouverte, adaptée au type de décision et à son contexte légal institutionnel et social ». Elle a ajouté que le degré d'équité procédurale dépend du contexte, et donc le degré peut ne pas être le même dans tous les cas. Par conséquent, je dois tenir compte de toutes les circonstances qui ont mené à la décision en l'espèce pour déterminer l'étendue et le contenu du devoir d'équité procédurale du ministre.

[46] Selon l'arrêt *Baker*, aux paragraphes 23 à 26, parmi les facteurs pertinents pour déterminer le contenu de l'obligation d'équité procédurale on compte :

- la **nature de la décision** recherchée et le processus suivi pour y parvenir;
- la **nature du régime législatif** et les termes de la loi régissant l'organisme.
- l'**importance de la décision pour les personnes** visées;
- les **attentes légitimes** de la personne qui conteste la décision;
- les **choix de procédure** que l'organisme ou l'administrateur fait lui-même.

[47] **Nature de la décision** – Avant que Transports Canada puisse émettre une ASAC, la décision doit satisfaire aux quatre critères énoncés dans l'Instruction visant le personnel. Les critères comprennent la question de savoir si la question est liée à la sécurité critique et si l'information doit être diffusée d'urgence.

[48] En l'espèce, l'application par Transports Canada de l'instruction visant le personnel est survenue après les enquêtes, les communications avec Rotor Maxx et, par moments, le recours aux lignes directrices de la LPM 36 pour interpréter le processus de recertification de l'Appendice H. L'Instruction visant le personnel elle-même indique que le processus de consultation relatif à l'ASAC est discrétionnaire et que des modifications sont autorisées après la publication. Cela illustre le fait que le processus de décision d'émettre une ASAC ne ressemble pas au processus judiciaire et accorde peu d'importance aux droits de participation à l'équité procédurale de Rotor Maxx.

[49] Le deuxième facteur est la **nature du régime législatif**. Le régime de réglementation est très complexe et important pour la sécurité publique. En tant qu'élément de ce régime, l'ASAC joue un rôle important dans l'exécution de l'obligation du ministre d'assurer la sécurité publique. Cet important rôle de sécurité place les droits de participation au bas du continuum de l'équité procédurale.

[50] Une fois que la décision d'émettre une ASAC est prise et que le document est publié, des modifications peuvent être apportées. Cependant, la *Loi sur l'aéronautique* et ses règlements d'application ne permettent pas un droit d'appel et seul un contrôle judiciaire est possible. Les obligations d'équité procédurale du ministre sont plus élevées en raison de cette caractéristique.

[51] Le troisième facteur est l'**importance** de la décision de délivrer l'ASAC **aux personnes** visées. Bien que Transports Canada ait souligné qu'une ASAC n'est pas inscrite dans le dossier d'un OMA, une mention défavorable dans un dossier d'aviation n'est pas le seul moyen de nuire

à la réputation d'un OMA. Il faut se rappeler que les ASAC sont émises dans l'industrie de l'aviation où la sécurité est de la plus haute importance. Et les alertes au public concernant les problèmes de sécurité critiques peuvent entraîner d'énormes conséquences financières pour l'OMA contre lequel l'ASAC est émise. Une telle alerte peut également nuire à la réputation commerciale, car elle a une incidence sur l'intégrité perçue et le professionnalisme de l'OMA. D'un autre côté, la navigabilité revêt une extrême importance pour le public canadien. L'aspect de la sécurité tempère l'équité procédurale qui se situe à un niveau supérieur du continuum en raison de l'effet grave qu'elle peut avoir sur ceux contre qui l'ASAC est émise.

[52] Le **facteur relatif aux attentes légitimes** repose pour beaucoup sur les faits particuliers d'une affaire. Eu égard à ces faits, Rotor Maxx a travaillé avec Transports Canada et a continué de collaborer avec lui afin de répondre à toutes les exigences au fur et à mesure qu'ils progressaient vers un PAC acceptable. Rotor Maxx était en train de finaliser le quatrième PAC avant la publication de l'ASAC. Le ministre a choisi d'exercer le pouvoir discrétionnaire que lui confère l'Instruction visant le personnel et a fourni l'ébauche de l'ASAC à Rotor Maxx pour examen et commentaires avant sa publication.

[53] Dans une industrie de l'aéronautique hautement réglementée, Transports Canada peut légitimement s'attendre à ce que, avec un raisonnement clair et intelligible, toute ASAC émise satisfasse aux critères de l'Instruction visant le personnel. De plus, il existe une attente légitime que le ministre tienne compte des commentaires pertinents.

[54] En l'espèce, cela place le niveau des droits participatifs au haut du continuum, bien que je puisse envisager d'autres situations critiques urgentes de sécurité qui demeureraient plus bas sur le continuum.

[55] **Choix de procédure** – Le ministre a choisi d'établir l'ASAC et ses critères connexes dans l'Instruction visant le personnel. L'Instruction visant le personnel (voir ci-dessous) est claire que, si tous les critères de l'ASAC ne sont pas respectés, Transports Canada doit envisager une autre solution :

[TRADUCTION] 9.2(3) Si les critères du paragraphe (1) ne sont pas respectés, le document sera considéré comme un autre type de document, soit une consigne de navigabilité ou une circulaire consultative.

[56] Les critères de l'Instruction visant le personnel et sa séquence d'étapes sont importants, car ils permettent de s'assurer que le ministre respecte l'obligation d'équité procédurale. En l'espèce, Transports Canada a inversé les étapes de l'Instruction visant le personnel en considérant d'abord un autre type de document, en particulier, un avis de suspension. Et ce n'est que lorsque Rotor Maxx n'a pas respecté les critères pour les sanctions au moyen d'un AS que Transports Canada a considéré une ASAC (voir les paragraphes 26 et 27 ci-dessus), mais n'a jamais considéré par la suite une consigne de navigabilité ou une circulaire consultative. L'exigence d'envisager d'autres solutions suscite un plus haut niveau d'équité procédurale puisque l'instruction est précise : tous les critères doivent être respectés, sinon d'autres solutions doivent être considérées. L'exercice consistant à s'assurer que les critères sont respectés aurait permis à Transports Canada d'expliquer comment Rotor Maxx répondait aux critères – et s'ils ne répondaient pas aux critères, Transports Canada disposait d'une directive positive d'envisager

d'autres solutions. Selon l'arrêt *Baker*, il faut faire preuve de retenue à l'égard du choix de la procédure par le ministre, mais les mesures prises doivent satisfaire à l'obligation d'équité procédurale qui se situe au haut du continuum en raison des critères de l'Instruction visant le personnel.

[57] Lorsque tous ces facteurs sont mis en balance, les droits de participation commencent à l'extrémité inférieure de l'échelle, car l'urgence et les facteurs critiques de sécurité ont un poids important. Cumulativement, cependant, les faits particuliers de la présente affaire augmentent le contenu et l'étendue de l'équité procédurale à un niveau plus élevé qui comprendrait ce qui suit : la notification à Rotor Maxx de toutes les pièces testées; les raisons pour lesquelles Transports Canada estimait que tous les critères d'une ASAC étaient respectés; l'occasion de répondre; et une procédure transparente pour recertifier les pièces. En d'autres termes, l'équité procédurale nécessitait l'absence d'un objectif mouvant de ce qui était nécessaire pour avoir un PAC pouvant être approuvé, une explication sur la façon dont les critères d'ASAC étaient respectés et une explication sur les autres solutions offertes si les critères n'étaient pas respectés.

[58] Rotor Maxx a présenté un certain nombre d'arguments liés à une prétendue iniquité procédurale qui cadrent avec l'analyse du caractère raisonnable. Pour cette raison, je ne traiterai que des arguments de cette section qui correspondent clairement à la question de l'équité procédurale.

2) Pièces supplémentaires – Aucune possibilité de répondre

[59] Rotor Maxx a allégué que Transports Canada avait agi de façon injuste sur le plan de la procédure dans le cadre de la présente cause. Par exemple, on avait seulement dit à Rotor Maxx que Transports Canada avait désigné trois (3) pièces comme étant en cause, mais elle apprendrait plus tard que la décision de délivrer l'ASAC était fondée sur 17 pièces supplémentaires qui avaient été examinées à partir des tâches supplémentaires ayant fait l'objet d'un examen dans les bons de travail. Ce n'est que lors des examens de la requête en injonction que Rotor Maxx a découvert que Transports Canada avait pris en compte ces pièces non divulguées supplémentaires et pris sa décision à l'égard de celles-ci. Auparavant, Rotor Maxx avait présenté trois soumissions relativement au PAC, embauché DT1 Training Consortium pour les aider et préparé une quatrième soumission pour le PAC. Mais puisque Rotor Maxx ne connaissait pas les pièces supplémentaires en cause, il n'a pas eu l'occasion de répondre aux préoccupations de Transports Canada, ni de fournir des observations autres que sur les trois pièces qui, selon lui, étaient en cause.

[60] Je note que j'utilise le chiffre de 17 pièces supplémentaires, car il s'agit du nombre le plus constant utilisé par les parties, bien qu'il se soit agi de sept ou de dix pièces supplémentaires. Le fait est que, que le nombre soit de 7, 17 ou quelque part entre les deux, c'était beaucoup plus que les trois pièces qui, selon ce que savait Rotor Maxx, étaient en cause concernant les pièces critiques, les essais destructifs et la définition de type. Le nombre exact n'a pas d'impact sur cette analyse.

[61] Transports Canada soutient qu'ils ont dépassé à plusieurs reprises toute obligation d'équité procédurale. Bien que Rotor Maxx n'ait pas été informée des 17 pièces supplémentaires examinées par Michael Godsell, Transports Canada soutient que Rotor Maxx n'avait aucun droit procédural de connaître chaque élément de preuve. Selon la thèse de Transports Canada, Rotor Maxx a omis à maintes reprises de répondre aux préoccupations du ministre, a été avisé qu'il avait l'intention de délivrer une ASAC et a même eu l'occasion de commenter un projet d'ASAC avant sa publication. Une ASAC, par sa nature même, n'est pas un document d'exécution et ne constitue pas une entrée défavorable dans un dossier d'aviation d'un détenteur de DAC. Par conséquent, le ministre affirme qu'il faut faire preuve d'un faible degré d'équité procédurale et que le défaut d'informer Rotor Maxx des pièces supplémentaires examinées ne porte pas atteinte à l'équité procédurale. Après un examen des années de correspondance sous forme de lettre et de courriel, ainsi que des procès-verbaux des réunions, il est difficile de ne pas être frappé du fait que quelque chose était injuste. Mais bien sûr, l'injustice que je vois en l'espèce est quelque chose de très particulier aux faits et non quelque chose qui peut ou devrait être appliqué de manière universelle ou répandue à l'échelle de l'industrie ou par la délivrance d'ASAC.

[62] Une partie de l'injustice est que Rotor Maxx n'a jamais été mise au courant que des pièces supplémentaires faisaient l'objet d'un examen. Au lieu de cela, toutes les discussions entre les divers employés de Transports Canada, les membres de Rotor Maxx, leurs conseillers juridiques, ainsi que les nombreuses présentations de PAC et le travail de consultant ont porté sur les constatations liées aux trois pièces. Par exemple, les parties ont discuté de la façon dont la recertification devrait avoir lieu en ce qui concerne ces trois pièces, et comment appliquer la législation en vigueur à ce moment-là à ces trois pièces en particulier.

[63] Rotor Maxx a dépassé les propres exigences du ministre pour prouver l'authenticité de ces trois pièces. Par exemple, elle a engagé Waldron pour prouver que chacune des trois pièces contestées répondait à la preuve de conformité, ce qui impliquait des tests destructifs parmi d'autres preuves de conformité et des tests de sécurité. Michael Godsell a admis qu'il n'avait pas examiné la preuve de conformité, car cela prendrait un certain temps avant de l'examiner, et a informé Rotor Maxx que la preuve de conformité ne prouvait rien.

[64] Rotor Maxx a présenté un rapport détaillé à Transports Canada au sujet des boulons, du roulement et du joint. Et Rotor Maxx a établi la preuve qu'elle aurait fourni la même analyse pour les 17 pièces supplémentaires, mais n'avait pas eu l'occasion de le faire avant que la décision d'émettre l'ASAC soit prise.

[65] L'examen des pièces supplémentaires par Transports Canada était sommaire et ne visait que les dessins techniques. Néanmoins, Transports Canada a également conclu dans cet examen officieux que Rotor Maxx avait un [TRADUCTION] « problème systémique » dans le cadre de son programme de recertification des pièces et qu'il n'était pas conforme. Il ressort clairement de la preuve de l'audience sur la requête en injonction que le ministre a utilisé l'examen superficiel des pièces supplémentaires non divulguées pour faire avancer le processus jusqu'à la délivrance de l'ASAC.

[66] La divulgation est un principe de base en matière d'équité procédurale. En règle générale, un décideur a l'obligation de divulguer des renseignements avant de prendre une décision.

Comme la CSC l'a expliqué dans l'arrêt *May c Établissement Ferndale*, 2005 CSC 82, au paragraphe 92 :

Par ailleurs, l'obligation d'équité procédurale exige généralement, en matière administrative, que le décideur communique les renseignements sur lesquels il se fonde. Elle exige que l'administré connaisse les faits qu'on entend lui opposer. Si le décideur ne lui fournit pas l'information suffisante, sa décision est frappée de nullité pour défaut de compétence.

[67] Bien sûr, il y a des moments où l'urgence peut nécessiter une dérogation à la règle générale. Mais à la lumière des faits de l'espèce, les mesures prises par le ministre illustrent que la règle générale est encore appliquée. Par exemple, une longue période de consultation a eu lieu après l'examen informel des pièces supplémentaires. Malgré ce passage du temps, les pièces supplémentaires demeuraient non divulguées.

[68] Lors de la présente audience, des reliures pleines de correspondance et de rapports ont été fournies, mais à la suite de la non-divulgarion, l'information a été limitée aux trois pièces concernées. Une fois que Rotor Maxx a finalement été informée lors des contre-interrogatoires, que des essais avaient été effectués sur 17 pièces supplémentaires, elle a ensuite fourni la preuve que chacune de ces pièces répondait aux normes. Compte tenu des faits de l'espèce, je conclus que les parties supplémentaires non divulguées étaient importantes, et que la divulgation était nécessaire pour que Rotor Maxx puisse répondre aux arguments présentés contre elle.

[69] Transports Canada a également omis de divulguer certaines de ses conclusions. Par exemple, lorsqu'il a pris la décision d'émettre l'ASAC, Michael Godsell a conclu que le boulon, le roulement et le sceau étaient critiques, mais il n'a pas dit pourquoi. En fait, il est arrivé à cette

conclusion en dépit du fait qu'il avait communiqué avec Sikorsky et GE qui ont dit que ces pièces n'étaient **pas** critiques. Michael Godsell atteste dans son contre-interrogatoire qu'il s'est fié aux renseignements fournis par Richard Manning (un employé de Transports Canada ayant reçu une formation technique de Sikorsky) avant de signer un affidavit sur la criticité des pièces, mais il n'existe aucune trace de leur conversation. Bien que Michael Godsell se soit également fié à une recherche sur Google pour son affidavit, il admet avoir fait la recherche sur Google **après** avoir signé son affidavit. Le ministre a commencé à rédiger une ASAC le 23 juillet 2014, en supposant que Rotor Maxx ne fournirait pas les documents demandés avant la date limite. Mais tout au long du processus de consultation, Michael Godsell n'a jamais informé Rotor Maxx des enquêtes qu'il menait auprès de Sikorsky et de General Electric, des résultats de sa recherche sur Google, de ses discussions avec des collègues de Transports Canada ou des 17 autres pièces qu'il a examinées. Même le collègue de Michael Godsell, John Glavind, n'était pas d'accord avec son interprétation du processus fondé sur l'Appendice H (qui n'a pas été non plus communiqué à Rotor Maxx). On ne sait pas pourquoi Michael Godsell estimait que toutes les pièces du moteur, de la transmission et du contrôle de vol et de la chaîne dynamique étaient essentielles sans faire référence à l'endroit où cela se trouve dans le processus fondé sur l'Appendice H. Cela manque de transparence.

[70] Bien que Transports Canada dise qu'il avait dépassé son obligation d'équité procédurale en autorisant Rotor Maxx à réviser et à commenter le projet d'ASAC, un examen et un commentaire n'ont aucun sens si la partie ne peut répondre des arguments contre elle. Je ne suis pas d'accord pour dire que toute l'équité procédurale nécessaire dans la présente cause reposait sur le fait de montrer à Rotor Maxx le projet d'ASAC. En l'espèce, le contenu de l'obligation

d'équité comprenait la notification à Rotor Maxx des pièces supplémentaires en cause ainsi que d'autres renseignements obtenus et utilisés afin qu'elle puisse connaître de la preuve à réfuter.

3) Objectif mouvant

[71] À titre de contexte, le 2 février 2006, Transports Canada a publié la LPM 36 pour aider les OMA à interpréter les modifications proposées à l'Appendice H. Toutefois, les modifications proposées ne sont jamais entrées en vigueur.

[72] La confusion au sein de Transports Canada quant à savoir si Rotor Maxx devait suivre la LPM 36 règne dans tous les faits de l'espèce. Plus précisément, la confusion est liée au fait que, bien que la LPM 36 soit entrée en vigueur immédiatement après sa publication, la politique tirée de la LPM 36 elle-même porte sur les modifications proposées au processus réglementaire fondé sur l'Appendice H qui ne sont jamais entrées en vigueur. Il en résulte que le délai de prescription ne peut pas courir parce que l'événement cristallisateur de l'entrée en vigueur des modifications législatives n'a toujours pas eu lieu.

[73] À la suite de cette confusion, les décisions sous-jacentes de Transports Canada qui ont mené à l'ASAC sont parfois fondées sur le raisonnement selon lequel la LPM 36 est valide et parfois invalide. Par exemple, le 15 juin 2011, lorsque Michael Godsell a approuvé le MPM de Rotor Maxx, il l'a fait sans exiger que soit appliqué le processus fondé sur la LPM 36. Plus tard, Michael Godsell a déclaré qu'il suivait la politique issue de la LPM 36 dans son IP de novembre 2012 de l'installation de Rotor Maxx. De même, dans un courriel daté du 11 avril 2013, Jeff Phipps a déclaré que la LPM 36 était valide.

[74] Pourtant, le 22 janvier 2014, Mark Trainor a déclaré qu'un avis de suspension est indéfendable sur le plan légal, parce que Rotor Maxx n'avait pas enfreint un seul règlement, une conclusion qui indique que la LPM 36 était valide. En conséquence, un rapport daté du 30 avril 2014 du directeur de la mise en application, Toke Adams, explique que l'avis de proposition de modification n'avait [TRADUCTION] « pas encore été promulgué au moment de la présumée contravention ». La LPM était toujours en vigueur; **cependant, elle n'a pas été autorisée** par la norme 571 du RAC 571 (non souligné dans l'original). Plus de confusion au sein de Transports Canada quant à l'objectif que Rotor Maxx devait atteindre.

[75] En l'espèce, Transports Canada a utilisé le processus fondé sur la LPM 36 dans son inspection de Rotor Maxx même si le délai de prescription n'avait pas encore commencé à courir (puisque les règlements n'avaient pas été promulgués). La différence entre le processus fondé sur la LPM 36 et le processus fondé sur l'Appendice H est apparente dans les organigrammes fournis par Transports Canada qui résument les étapes à suivre. Le processus fondé sur l'Appendice H suggère également que plusieurs moyens peuvent être utilisés pour assurer la conformité.

[76] La différence entre ces processus ressort également des discussions internes par courriel de Transports Canada datées du 16 mai 2013 avec Jeff Phipps. Selon ces discussions, [TRADUCTION] « la norme 571, Appendice H, ne mentionne pas la criticité, mais la LPM définit comme “critiques” [...] les pièces dont la défaillance ou le dysfonctionnement pourrait causer une défaillance catastrophique [...] » et “non critiques”, celles dont la défaillance entraînerait [TRADUCTION] « [...] une éventuelle perte de redondance du système. » Selon les discussions par

courriel, on se demandait si les trois pièces précises (les boulons de moteur, le palier Sikorsky et le joint de boîte de vitesses Sikorsky) étaient « critiques » pour les pièces sans appui documentaire. La réponse de Jeff Phipps porte sur les trois exemples et après une discussion détaillée, ce dernier indique ce qui suit :

[TRADUCTION] Cependant, les données requises pour confirmer leur conformité lors de l'évaluation des pièces non documentées pourraient être des données utilisées pour évaluer une pièce non critique. Là encore, la partie importante de l'évaluation porte sur la suffisance des données pour confirmer la conformité. Une fois qu'une pièce a été évaluée, testée et certifiée, nous n'avons aucune exigence réglementaire pour détecter la criticité de la pièce.

[77] John Nehera a ensuite répondu qu'une confusion régnait entourant la LPM 36, laquelle permettait l'utilisation d'une INC. John Phipps a répondu à la question précise et a terminé en disant ce qui suit :

[TRADUCTION] Compte tenu de ce qui suit, nous avons des changements à apporter à la norme 571 du RAC une fois que TCAC aura intégré officiellement la définition des INC dans le règlement. Nous avons également un projet de longue date pour mettre à jour la LPM 36 et le processus des pièces sans appui documentaire, mais nous n'avons pas encore les ressources pour mettre à jour le RAC. Eh bien, même si nous avons les ressources, le CCRAC ne fonctionne pas.

[78] La série de courriels se termine par un message indiquant qu'ils traiteront des exemples et verront s'ils ont les données suffisantes pour attester de la conformité.

[79] Tout cela pour dire que, peu importe que la LPM 36 soit ou non valide, il est déraisonnable de décider que Rotor Maxx ne certifiait pas correctement les pièces sans appui documentaire lorsque Transports Canada n'était pas sûr de l'organigramme qui était en vigueur.

L'obligation d'équité exige de la transparence dans le choix de la procédure par le décideur. Clairement, la procédure en l'espèce manquait de transparence. Les décideurs de Transports Canada ne savaient pas si la LPM 36 était appuyée par le règlement ou, comme l'a conclu le gestionnaire de la mise en application, si elle était en vigueur, mais non appuyée par le règlement. Cette confusion a amené un représentant de Transports Canada à déclarer que [TRADUCTION] « tous les OMA qui ont l'approbation fondée sur l'Appendice H devraient être traités de la même façon et devraient recevoir une lettre similaire » annulant leur processus de recertification. Ce traitement égal n'a pas eu lieu, et Rotor Maxx a soutenu qu'elle a été traitée différemment des autres OMA. Par conséquent, le consultant s'est concentré sur ce qu'il considérait comme une cible changeante donnée par Transports Canada en raison de son interprétation confuse de l'application ou non de la LPM 36. Cette confusion au sein de Transports Canada illustre le fait que l'objectif mouvant que Rotor Maxx devait respecter était injuste.

[80] J'estime que la décision d'émettre une ASAC était inéquitable sur le plan de la procédure lors de l'application des facteurs énoncés dans l'arrêt *Baker*. Cela ne signifie évidemment pas que chaque décision de délivrer une ASAC doit respecter l'équité procédurale dictée dans cette situation, car il s'agit d'un ensemble unique de faits tel que décrit ci-dessus. Cela permet de garder à l'esprit les directives de la juge L'Heureux-Dubé selon lesquelles l'équité procédurale exige « une procédure équitable et ouverte, adaptée au type de décision et à son contexte légal institutionnel et social », et que l'étendue de l'équité procédurale changera en conséquence selon l'ensemble des circonstances de la décision en cause.

4) Motif irrégulier et mauvaise exécution

[81] Rotor Maxx a prétendu que le ministre avait émis l'ASAC à des fins illégitimes. Le ministre a répliqué en disant que la seule preuve d'un acte fautif est le retard dans la délivrance de l'ASAC et a déclaré que ce retard est dû à la durée pendant laquelle le ministre a essayé de collaborer avec Rotor Maxx. Le ministre soutient qu'en tout temps l'inquiétude concernant les pièces sans appui documentaire incorrectement recertifiées utilisées par les membres de l'industrie était la raison pour laquelle Transports Canada a émis l'ASAC.

[82] Rotor Maxx a ajouté que le ministre avait violé les principes de justice naturelle en agissant selon un motif irrégulier et en dehors de l'objet de la *Loi sur l'aéronautique* en émettant l'ASAC.

[83] Rotor Maxx allègue que Transports Canada a décidé d'émettre une ASAC afin de contrer le droit d'examen prévu par la loi aux termes d'autres mesures d'application de la *Loi sur l'aéronautique*. De plus, avant d'émettre une ASAC, Transports Canada avait l'intention d'émettre un avis de suspension à Rotor Maxx pour avoir omis de produire une liste de toutes les pièces recertifiées sans appui documentaire.

[84] Le service de navigabilité a vérifié auprès de Mark Trainor si Rotor Maxx avait enfreint les règlements. Il a conclu que Rotor Maxx avait appliqué le processus fondé sur l'Appendice H (ou quelque chose de similaire) et respecté les exigences réglementaires. En outre, il ne pouvait pas voir où Rotor Maxx avait enfreint une réglementation particulière. C'est en partie à partir de

cette analyse que la division de l'application des lois de Transports Canada a recommandé de ne pas procéder à l'émission d'un avis de suspension. Malgré le fait que Mark Trainor était quelqu'un en qui Jeff Phipps avait confiance et sur lequel il comptait, Jeff Phipps a dit plus tard que le rapport de Mark Trainor était juste son opinion basée sur l'information dont il disposait à ce moment-là.

[85] Selon Rotor Maxx, lorsque la division de l'exécution de Transports Canada a décidé de ne pas appuyer l'AS (étant donné qu'il n'y avait aucune preuve de non-conformité), l'ASAC a été utilisé comme moyen de rechange pour les punir. Rotor Maxx fait valoir que l'ASAC a mené à d'énormes ramifications financières et Transports Canada a fait preuve d'inéquité procédurale pour poursuivre cette solution de rechange.

[86] Je ne vois aucun fondement à ces arguments sur les motifs illicites et la faute, et je rejette l'argument selon lequel le ministre a agi à des fins illégitimes.

B. *La décision du ministre de délivrer l'ASAC était-elle raisonnable?*

[87] Rotor Maxx a présenté plusieurs arguments liés aux éléments suivants : les critères d'émission d'une ASAC; si les pièces en question étaient critiques; s'il y avait un problème de sécurité critique; et le processus et la substance de l'élaboration d'un PAC acceptable pour Transports Canada. Certains de ces arguments ont été avancés en tant qu'iniquité procédurale, mais il est préférable de se demander si la décision était raisonnable.

[88] L'avocat du ministre a présenté des arguments concis sur les questions susceptibles de révision judiciaire présentées au sujet du caractère raisonnable. La position du ministre est que la sécurité était toujours la principale préoccupation. Selon Transports Canada, il était impossible de déterminer quelles pièces sans appui documentaire avaient été incorrectement recertifiées ou l'endroit où elles se trouvaient. Pour cette raison, Transports Canada a indiqué que sa décision d'émettre l'ASAC était raisonnable.

[89] Les avocats ont reconnu qu'il ressortait du dossier que certaines divergences personnelles avaient surgi entre certains membres de part et d'autre du présent différend. Toutefois, l'avocat a également soutenu que, malgré les différences entre quelques personnes choisies, la décision globale prise par plusieurs membres de Transports Canada était raisonnable.

[90] Pour délivrer une ASAC, l'affaire doit satisfaire à **tous les critères** de l'article 9.2 de l'Instruction visant le personnel :

[TRADUCTION] 9.2 Délivrance des ASAC

1) On doit prendre en compte tous les critères ci-après pour déterminer s'il faut avoir recours à une ASAC :

a) S'agit-il d'un problème de sécurité critique?

b) Faut-il diffuser d'urgence l'information?

c) Y a-t-il une mesure recommandée?

d) S'agit-il du meilleur moyen de gérer le problème?

2) Si tous les critères du paragraphe (1) sont satisfaits, on devrait communiquer un avis d'intention à l'autre direction responsable de la préparation des ASAC.

3) Si les critères du paragraphe (1) ne sont pas respectés, le document sera considéré comme un autre type de document, soit une consigne de navigabilité ou une circulaire consultative.

[Non souligné dans l'original]

[91] L'Instruction visant le personnel explique que l'objectif d'une ASAC est [TRADUCTION] « de transmettre des renseignements importants sur la sécurité et des mesures recommandées aux parties prenantes appropriées » (au paragraphe 9.1(2)). En plus des quatre critères que chaque ASAC doit satisfaire, l'Instruction visant le personnel répète la nécessité d'urgence et de rapidité :

[TRADUCTION] 9.1 (2) [...] L'information contenue dans une ASAC est critique et doit être **envoyée en temps opportun.**

[...]

(5) En raison de l'urgence de diffuser de l'information critique sur la sécurité, le processus de consultation des ASAC peut différer des autres documents.

[...]

9.4 Processus de consultation relatif aux ASAC

En raison de l'urgence de diffuser de l'information critique sur la sécurité, le processus de consultation pour ASAC est laissé à la discrétion du gestionnaire responsable.

[Non souligné dans l'original]

[92] La position de Transports Canada est que Rotor Maxx n'a pas fourni une liste qu'il jugeait urgente de recevoir avant qu'une pièce soit défectueuse et compromette la sécurité de quelqu'un. Le ministre a soutenu qu'une ASAC n'est pas une inscription défavorable sur un dossier d'aviation ou une punition. Au lieu de cela, Transports Canada décrit une ASAC comme

un simple avis à tous les autres membres de l'industrie qu'il pourrait y avoir un risque possible. En matière de sécurité, le ministre soutient qu'il y a une responsabilité de pécher par excès.

[93] Transports Canada soutient qu'une ASAC s'applique à des situations urgentes et qu'il y avait toujours un risque pour la sécurité dans ce cas. Transports Canada a déclaré que la raison de ce retard est qu'ils ont essayé de travailler avec Rotor Maxx. Transports Canada a ajouté qu'ils avaient peut-être été responsable du retard, mais l'ASAC a été néanmoins publié avec urgence.

[94] Même si je suis d'accord pour dire qu'une ASAC est un document efficace dans les situations de sécurité critique qui nécessitent une diffusion urgente, je ne suis pas d'accord pour dire que le ministre a raisonnablement décidé que cette question nécessitait une diffusion urgente (voir également les paragraphes 103 et 104 ci-dessous).

[95] Premièrement, la décision du ministre est entachée par une analyse erronée d'une ASAC. La position de Transports Canada selon laquelle [TRADUCTION] « [u]n ASAC est simplement un avis à tous les autres membres de l'industrie qu'il y a un risque possible » (non souligné dans l'original) ne correspond pas aux critères de l'Instruction visant le personnel qui exigent **l'existence de renseignements critiques sur la sécurité requérant une diffusion urgente.**

[96] En l'espèce, Transports Canada n'a **pas** délivré l'ASAC après sa vérification; après un certain nombre de présentations de PAC qui ont échoué, ou après avoir reçu les commentaires préliminaires de Rotor Maxx. Au lieu de cela, le processus de consultation de l'ASAC lui-même

a pris plusieurs mois après un long processus d'enquête et de PAC, rendant inintelligible et injustifiable la conclusion du ministre sur l'urgence.

[97] L'ASAC publié en l'espèce indique [TRADUCTION] « que Rotor Maxx Support Ltd. n'a pas toujours déterminé que les pièces qu'elle certifiait pour l'installation de composants ou de pièces destinées à la vente respectaient la définition de type approuvée ». L'ASAC recommande alors que quiconque a utilisé une de ces pièces ou dont les stocks contiennent de telles pièces mette la pièce en quarantaine jusqu'à ce que la navigabilité de la pièce soit déterminée. Mais l'ASAC ne tient aucun compte de la preuve soumise par Rotor Maxx qui, le 11 juin 2013 – soit environ un an et demi avant que Transports Canada n'émette l'ASAC – abandonne volontairement la distribution de pièces non certifiées. Au cours de la période de commentaires et d'examen, Rotor Maxx a expliqué à Transports Canada l'importance de cette mesure volontaire : puisque les pièces en cause sont de petites pièces consommables, elles auraient déjà été révisées. C'est-à-dire qu'au moment de la publication de l'ASAC, les pièces seraient déjà hors service à bord des avions civils, car Rotor Maxx n'avait pas été en mesure d'utiliser le processus fondé sur l'Appendice H pendant 17 mois.

[98] D'autres éléments de preuve importants dont a été saisi le décideur n'ont pas été pris en compte. Par exemple, Michael Godsell a admis ne pas avoir tenu compte des résultats des tests destructifs complets pour les trois pièces. Le rapport qui en a résulté, dont il a omis de tenir compte, avait montré que les pièces étaient conformes et il n'y avait aucun problème de sécurité.

[99] Le 24 février 2015, après la période d'examen et de commentaires, Transports Canada a informé Rotor Maxx de sa décision d'émettre l'ASAC malgré ses commentaires. Cette décision – là encore, une décision selon laquelle les renseignements critiques sur la sûreté exigeaient une diffusion urgente – a été prise 27 mois après la conclusion de l'IP le 7 novembre 2012. Ce passage montre que le décideur avait suffisamment de temps pour examiner les renseignements fournis par Rotor Maxx. La décision n'appartient pas aux issues possibles acceptables pouvant se justifier au regard des faits et du droit.

1) Erreurs factuelles

[100] Rotor Maxx a soutenu que l'ASAC contient plusieurs erreurs importantes. Ou, comme Rotor Maxx a caractérisé la question, Transports Canada s'est appuyé sur [TRADUCTION] « d'autres faits »

[101] Transports Canada a fourni l'ébauche de l'ASAC à l'avocat de Rotor Maxx le 19 novembre 2014, indiquant attendre leur réponse au plus tard le 3 décembre 2014.

[102] Le conseiller juridique de Rotor Maxx a répondu le 25 novembre 2014 dans une lettre détaillée contenant des références législatives et une discussion point par point sur les raisons pour lesquelles le projet d'ASAC ne respectait pas les critères énoncés dans leur Instruction visant le personnel au paragraphe 9.2 (1). Dans cette lettre, le conseiller juridique de Rotor Maxx a relevé plusieurs erreurs, notamment l'affirmation selon laquelle Rotor Maxx aurait [TRADUCTION] « certifié des pièces sans appui documentaire entre le 15 juin 2011 et le

22 avril 2014 » alors que Rotor Maxx avait volontairement renoncé à la recertification le 11 juin 2013.

[103] De plus, la preuve démontre que Transports Canada savait que Rotor Maxx avait volontairement abandonné les pièces de recertification avant de recevoir cette lettre, comme on peut le voir dans un document de Transports Canada intitulé [TRADUCTION] « Dossier de téléconférence, décisions et mesures » daté du 23 juillet 2014. Ces notes de téléconférence indiquent d'emblée ce qui suit : [TRADUCTION] « L'entreprise a volontairement suspendu son processus de recertification en juin 2013 » et après de nombreuses discussions : [TRADUCTION] « Décision de poursuivre le processus ASAC ». Les participants à cette téléconférence sont les suivants : J. Glavind, M. Trainor, J. Pilon, M. Holme, M. Godsell, R. Lau, P. Tang, S. Stanfield, B. Caminsky et J. Nehera. Les personnes qui ont été informées que Rotor Maxx ne certifiait pas de pièces depuis juin 2013 faisaient partie des mêmes personnes qui ont participé à l'émission de l'ASAC qui a déclaré que les pièces certifiées Rotor Maxx entre le 15 juin 2011 et le 22 avril 2014 étaient erronées.

[104] La lettre traitait également de l'absence d'urgence et de la sécurité critique. Par exemple, la lettre souligne que Transports Canada a attendu 25 mois après avoir découvert le manque de documents pour certaines pièces, et que les avions avaient volé au moins 17 mois sans problème. Comme il a été expliqué précédemment, une période de 17 mois est importante. À ce moment-là, ces petites pièces consommables auraient été à la fois révisées et mises hors service à bord d'aéronefs civils. En outre, la lettre a fait valoir qu'il n'y avait pas d'urgence parce que Rotor

Maxx avait mis en quarantaine les autres pièces qui ne s'adressaient pas aux utilisateurs finaux civils.

[105] Bien que cela ne soit pas indiqué dans la lettre, d'autres éléments de preuve, tels que les essais destructifs complets sur les trois pièces (encore une fois les seules pièces en cause dont Rotor Maxx était au courant), ont été présentés au décideur. Ces éléments de preuve avaient montré que les pièces étaient conformes et qu'il n'y avait pas de problème de sécurité, mais n'ont pas été pris en compte par le décideur.

[106] Dans une réponse datée du 24 février 2015, John Nehera déclare avoir passé en revue les commentaires de Rotor Maxx concernant l'ébauche d'ASAC et n'apporter aucun changement de fond lors de la publication de l'ASAC le 17 mars 2015. Rotor Maxx signale que cette erreur lui a causé la perte de sa réputation.

[107] Je conviens que l'erreur rend la décision déraisonnable, parce que cela illustre le fait que le décideur n'a pas considéré la question appropriée, et a procédé sans s'assurer que les critères de l'Instruction visant le personnel étaient satisfaits. L'effet de cette erreur ressort de la réponse de John Nehera aux commentaires de Rotor Maxx, selon laquelle il ne considère pas les erreurs pertinentes aux critères comme étant des erreurs substantielles : il déclare en particulier que [TRADUCTION] « [I] es commentaires ont entraîné des changements mineurs à l'ASAC en ce qui concerne les qualificatifs et les processus, ils continuent à refléter une interprétation erronée du Règlement de l'aviation canadienne et n'ont **donc pas entraîné de changements importants au projet initial** » (non souligné dans l'original).

[108] Bien qu'il ait eu vingt jours pour répondre (du 14 novembre 2014 au 3 décembre 2014), Rotor Maxx a fourni une réponse complète le 24 novembre 2014. Et malgré le retard dans la réponse de Transports Canada (daté quelques mois plus tard le 24 février 2015), leur décision était toujours de procéder à l'émission de l'ASAC le 17 mars 2015. Après ce délai supplémentaire, la décision du ministre d'émettre l'ASAC est encore plus inintelligible.

[109] Ensuite, Rotor Maxx a soutenu que les délégués du ministre ont allégué à tort qu'ils avaient certifié des pièces comme étant [TRADUCTION] « neuves ». Rotor Maxx fait valoir que cela n'est pas possible, puisque la certification des pièces neuves est réservée aux constructeurs FEO et que Rotor Maxx n'a jamais eu cette autorité. Transports Canada n'a pas présenté d'éléments de preuve indiquant que Rotor Maxx se représentait lui-même en tant que fabricant d'équipement d'origine, ni utilisé le processus du fabricant d'équipement d'origine pour certifier les pièces comme neuves. En fait, la preuve indique que Transports Canada savait que Rotor Maxx ne certifiait pas les pièces comme neuves. En particulier, sur le formulaire de certificat de libération d'autorisation, la case pour les pièces fabriquées en conformité (13 A) est barrée et la case pour les pièces usagées (14 A) est utilisée. Puisque ce formulaire de certificat de libération d'autorisation est daté du 11 juin 2013, la preuve établit également que Transports Canada savait que Rotor Maxx ne certifiait pas les pièces comme étant neuves bien avant de recevoir la lettre de Rotor Maxx.

[110] Pourtant, en dépit de cette connaissance, l'ASAC indique que : [TRADUCTION] « Cet avis concerne les pièces et composants certifiés **neufs**, révisés ou réparés par l'organisme de maintenance agréé (OMA) n° 86-06 de Rotor Maxx Support Ltd. 15 juin 2011 et 22 avril 2014 »

(non souligné dans l'original). Là encore, la lettre de Rotor Maxx indiquait cette erreur, mais l'erreur n'a pas été modifiée. Fournir cette erreur de fait à l'industrie pourrait causer un préjudice économique et Transports Canada ne pouvait raisonnablement utiliser le terme alors qu'il n'avait aucune preuve à l'appui, et encore plus déraisonnable de le faire après que Rotor Maxx eut porté l'erreur à son attention.

[111] Je conclus que la décision était déraisonnable puisque tous les critères pour délivrer une ASAC doivent être respectés pour que le ministre puisse rendre une décision raisonnable. Parce que j'ai conclu que la décision est déraisonnable et injuste sur le plan de la procédure sur d'autres points, il est inutile de commenter les autres erreurs soulevées par Rotor Maxx. La demande est accueillie.

IX. Réparation

[112] Les mesures de réparation demandées par Rotor Maxx sont les suivantes :

- que la Cour annule l'ASAC;
- une ordonnance enjoignant au défendeur de retirer l'ASAC et d'aviser tous les destinataires de son retrait du site Web pendant une période de 12 mois;
- que la Cour déclare que Rotor Maxx s'est conformée à la procédure de recertification du RAC;
- un bref de *mandamus* pour approuver les procédures de recertification du RAC 571 ou, à titre subsidiaire, une déclaration selon laquelle Rotor Maxx est et a toujours été exemptée et a le droit d'utiliser ses propres procédures.

[113] Transports Canada a fait valoir que les redressements demandés par Rotor Maxx n'étaient pas appropriés dans le cadre du présent contrôle judiciaire, sauf l'annulation de la décision si Rotor Maxx avait gain de cause.

[114] Je ne suis pas disposée à accorder les réparations demandées par Rotor Maxx et je vais ordonner l'annulation de l'ASAC et la suppression de toute forme publiée.

X. Dépens

[115] Plusieurs instances avant le présent contrôle judiciaire ont ordonné des dépens. Des frais ont été adjugés en ce qui concerne une demande d'injonction entendue par le juge Shore pendant trois jours en avril 2015, et comprenaient quatre jours de contre-interrogatoire à Victoria. Le juge Shore a rejeté la requête en injonction interlocutoire avec dépens en faveur du défendeur. Le 19 mars 2015, le juge St-Louis a ordonné des dépens suivant l'issue de l'affaire. De plus, à la conclusion d'une requête d'une demi-journée en décembre 2015 concernant l'article 317 des *Règles des Cours fédérales*, DORS/98-106, le protonotaire Lafrenière a ordonné de produire des documents supplémentaires et a adjugé des dépens de 2 000 \$ et des débours de 500 \$ payables à Rotor Maxx suivant l'issue de la cause.

[116] Rotor Maxx a plaidé en faveur d'une augmentation des dépens, car elle a subi des dommages au sein de l'industrie en raison de l'ASAC. Si j'attribue des dépens forfaitaires, Rotor Maxx demande que la somme forfaitaire soit plus élevée que celle attribuée au titre de la colonne 3 du tarif B. Leur raisonnement est que cette affaire a pris beaucoup de temps et dépassé

le délai fixé par un gestionnaire de l'instance. Rotor Maxx a également suggéré qu'une somme forfaitaire de 425 000 \$ (25 % de moins que la facture réelle) serait juste et raisonnable.

[117] La position de Transports Canada est que les dépens devraient être taxés conformément à la colonne 3. Bien que les services de deux avocats aient été retenus à l'occasion, Transports Canada n'a réclamé les dépens que pour un seul, et que son projet de facture atteignait 74 353,70 \$, y compris les débours. Si Transports Canada est débouté, il a fait valoir qu'il faut se rappeler que le ministre n'a pas délivré l'ASAC à des fins illégitimes et que le retard était dû à un changement d'avocat et à la logistique de mener un contre-interrogatoire dans plusieurs villes. Transports Canada a également estimé qu'il y avait plus de coopération entre les parties et que la relation n'avait jamais atteint un niveau caustique irrespectueux. Le défendeur a arrondi les dépens et demande 75 000 \$, y compris les débours.

[118] Cette affaire était inutilement compliquée et longue. Le dossier comprend 20 volumes et contient plus de 9 000 pages. Le contre-interrogatoire sur les affidavits a duré six jours à Victoria, un jour à Vancouver et deux jours à Calgary. Plusieurs autres requêtes ont été déposées pendant une longue période. L'affaire pourrait être due à la réparation demandée par Rotor Maxx (une quantité importante d'éléments de preuve a été produite puisqu'elle m'a demandé de prendre la décision au lieu de la renvoyer pour une nouvelle détermination). En outre, l'affaire est complexe en raison de l'emplacement géographique différent du déposant, ce qui a obligé l'avocat à voyager.

[119] J'accorderai à Rotor Maxx des dépens de 100 000 \$ plus des débours n'excédant pas 10 000 \$. Ce montant comprend les requêtes interlocutoires qui n'ont pas déjà accordé de sommes forfaitaires à titre de dépens avant le présent contrôle judiciaire. En ce qui a trait à la requête où des dépens ont été adjugés au défendeur, ces dépens peuvent être taxés par un agent de taxation ou acceptés par les parties, puis compensés. Les coûts doivent être payables immédiatement.

JUGEMENT DANS LE DOSSIER T-444-15

LA COUR REND LE JUGEMENT SUIVANT :

1. La demande de contrôle judiciaire est accueillie et l'ASAC est annulée;
2. Des dépens de 100 000 \$ sont adjugés à Rotor Maxx plus les débours n'excédant pas 10 000 \$ à payer immédiatement par le demandeur.

« Glennys L. McVeigh »

Juge

Traduction certifiée conforme
Ce 21^e jour de juillet 2020

Lionbridge

ANNEXE A

Glossaire des sigles

OMA – Organisme de maintenance approuvé
SAP – Sanctions administratives pécuniaires
DAC – Document d’aviation canadien
SSQAC – Système de signalement des questions de l’Aviation civile
PAC – Plan d’actions correctives
RAC – Règlement de l’aviation canadien
ASAC – Alerte à la sécurité de l’Aviation civile
CMM – Manuel d’entretien de l’équipement
AD – Avis de détection
AESA – Agence européenne de la sécurité aérienne
INC – Instructions de navigabilité continue
PDA – Pièce déjà authentifiée
MPM – Manuel de politique de maintenance
LPM 36 – Lettre de politique de la maintenance n° 36
END – Essais non destructeurs
ADS – Avis de suspension
DTO – Dessins techniques originaux
FEO – Fabricant de l’équipement d’origine
IP – Inspection de processus
PRM – Personne responsable de la maintenance
IVP – Inspection de validation du programme
GAQ – Gestionnaire de l’assurance de la qualité
RM – Rotor Maxx
SDR – Rapport de difficulté en service
TC – Transports Canada
TCCA – Transports Canada aviation civile
BT – Bon de travail

ANNEXE B

Chronologie des événements

Le 27 février 2011 – Premier MPM. (CAN 0249)

Le 25 septembre 2012, M. Fry démissionne de son poste de gestionnaire de l'assurance de la qualité de RM. (CAN539)

Le 3 octobre 2012 – Courriel de M. Godsell à M. Holme au sujet des préoccupations concernant le traitement de pièces sans appui documentaire par RM. (CAN534)

Les 7 et 8 novembre 2012 – IP de RM par M. Godsell et M^{me} Williams. (CAN539)

Le 14 février 2013 – Formulaire de mesures correctives envoyé par M. Godsell à M. Brown. (CAN731)

Le 21 février 2013 – RM répond à TCAC contestant l'IP. (CAN751; 1103)

Le 25 avril 2013 – M. Holme fait d'abord allusion à la certification par RM de « pièces inadéquates » (CAN808)

Le 26 avril 2013 – M. Godsell écrit une lettre à M. MacWilliam refusant que l'IP soit contestée. (CAN818)

Le 14 mai 2013 – Courriel de M. Labrecque à M. Nehera au sujet d'une exemption pour pièces sans appui documentaire. (CAN840)

Le 17 mai 2013 – Courriel de M. Phipps à M. Labrecque indiquant que la criticité des pièces ne constitue pas une exigence réglementaire. (CAN857)

Le 17 mai 2013 – Courriel de M. Phipps à M. Nehera indiquant que les INC peuvent suffire pour la recertification et que TCAC doit mettre à jour la norme 571 du RAC et la LPM 36, mais ne dispose pas des ressources. (CAN859)

Le 17 mai 2013 – Courriel de M. Godsell ne tenant pas compte de l'opinion de M. Phipps et traitant de la criticité des pièces. (CAN861)

LE 22 mai 2013 – Notes manuscrites de M. Nehera indiquant que [TRADUCTION] « l'Appendice H est formulée en termes généraux pour inclure un éventail de processus d'évaluation. Ce n'est pas normatif ». (CAN868)

Le 29 mai 2013 – Premier PAC de RM. (CAN875-876)

Le 20 juin 2013 – Rejet du premier PAC (CAN904-905)

Le 27 juin 2013 – M. Godsell demande à ce que les pièces soient conformes aux « normes de conception originale ». (CAN912)

Le 10 juillet 2013 – Dépôt du (deuxième) PAC révisé. (CAN939)

Le 18 juillet 2013 – Courriel de M. MacWilliam à M. Godsell à propos des nouveaux documents de recertification pour trois pièces contestées ainsi qu'un ensemble d'« éléments de preuve de conformité » compilés par R.J. Waldron & Company (1987). (CAN929-930)

July 22, 2013 – Rejet du deuxième PAC dans lequel M. Godsell exige la liste de toutes les pièces en raison du paragraphe 103.02 (2) du RAC et la sous-partie 573.15 du RAC. (CAN939)

Le 13 août 2013 – Réunions entre RM et TC. (CAN968)

Le 20 août 2013 – RM embauche DTI pour aider avec leur troisième PAC. (CAN980)

Le 22 août 2013 – Courriel de M. Holme dans lequel il admet que [TRADUCTION] « la liste physique ne serait pas normalement requise dans le cadre d'un PAC » et « explique que la liste constitue désormais une demande distincte du PAC » (CAN991; 996)

Le 22 août 2013 – Courriel de M. Godsell dans lequel il admet que [TRADUCTION] « [l]e PAC est maintenant presque hors de propos » (CAN996)

Le 22 août 2013 – Courriels de M. Holme et M. Godsell convenant qu'un rapport de difficulté en service et un avis de détection devraient être soumis. (CAN996)

Le 23 août 2013 – Courriel de M. Holme à M. MacWilliam indiquant que [TRADUCTION] « [la liste] n'est pas directement liée au PAC ». (CAN1002)

Le 26 août 2013 – Lettre officielle de M. Godsell à M. Brown exigeant la liste. (CAN1006)

Le 29 août 2013 – M. Godsell rend visite à RM et demande la preuve qu'une liste est en voie d'être établie. Copies effectuées (CAN1017)

Le 12 septembre 2013 – RM dépose un troisième PAC. (CAN1075)

Du 7 au 11 octobre 2013 – IVP du programme AESA de RM. (CAN1076)

Le 30 octobre 2013 – Courriel de M. Nehera alléguant que RM certifie les pièces comme étant « neuves ». (CAN1061)

Le 30 octobre 2013 – Courriel de M. Phipps indiquant [TRADUCTION] « qu'il ne s'agit pas d'une question de pièces sans appui documentaire, mais plutôt d'un OMA qui excède sa capacité en matière d'OMA et de la certification inappropriée de pièces ». (CAN1061)

Le 31 octobre 2013 – Rédaction d'un AS par M. Holme. (CAN1067)

Le 8 novembre 2013 – TC rejette le troisième PAC de RM en raison de son défaut de fournir une liste et d'indiquer les [TRADUCTION] « mesures à court terme à prendre pour mettre les composantes en service ». TC avise également RM qu'il envisage un avis de suspension. (CAN1075)

Le 8 novembre 2013 – TC demande le PAC relatif à l'AESA. (CAN1076)

Le 21 novembre 2013 – Notes manuscrites de M. Nehera rédigées relativement à une téléconférence entre RM, DTI et TCAC. « Andrew » demande [TRADUCTION] « si le fait de ne pas fournir une liste sera retenu contre eux ». « M. H. » répond : « Non (c'est correct). En cas d'avis de suspension, une liste sera requise pour l'annuler, il vous faudra donc la fournir éventuellement ». (CAN1091)

Le 22 novembre 2013 – Courriel de M. Trainor à M. Phipps expliquant les trois raisons pour lesquelles un AS serait contre-indiqué (CAN1636)

Le 2 décembre 2013 – Courriel de M. Bellemare indiquant que le processus SUR-001 doit avoir été respecté pour justifier une mesure relative à la certification. Par ailleurs, RM devrait établir l'écart par rapport au taux de confiance du ministre pour justifier « l'intérêt public ». (CAN1094)

Le 24 décembre 2013 – Rejet du premier PAC pour l'AESA. (CAN1108)

Le 13 janvier 2014 – Dépôt du deuxième PAC pour l'AESA. (CAN1155)

Le 20 janvier 2014 – Rejet du deuxième PAC pour l'AESA. RM reçoit un avertissement qu'un avis de suspension est envisagé. (CAN1155)

Le 22 janvier 2014 – Courriel de M. Trainor à M. Bellemare :

[TRADUCTION] [L]e fardeau de démontrer que les pièces sont inférieures à la norme n'a pas été satisfait par les conclusions [IVP ou IP]. Bien que je ne sois pas d'accord avec la façon dont l'entreprise a fait l'acte de foi pour conclure que les pièces traitées étaient authentiques, je ne vois pas où l'entreprise a enfreint une réglementation précise.

Je conclus que même si l'activité peut être discutable du point de vue des pièces suspectes, le processus et la certification des pièces respectaient l'Appendice H actuel et les exigences réglementaires. (CAN1172-73)

Le 24 janvier 2014 – Courriel de M. Bellemare recommandant qu'aucune mesure relative à la certification ne soit prise aux termes de l'article 7.1 (1) de la Loi. Le courriel de M. Bellemare indique : [TRADUCTION] « un avis de suspension émis dans ces circonstances est indéfendable sur le plan légal ». Bellemare recommande alors deux mesures : 1) informer RM de l'intention du ministre d'annuler leur processus fondé sur l'Appendice H; 2) après la décision d'annuler leur processus de l'Appendice H, envoyer une lettre à RM contenant la décision finale du ministre et aviser RM du droit à un contrôle judiciaire à la Cour fédérale. (CAN1171).

Le 24 janvier 2014 – Courriel de M. Trainor à M. Phipps : [TRADUCTION] « Mon opinion est que si nous disons à une entreprise de la région du Pacifique qu'elle ne peut pas utiliser ce processus, nous devons dire la même chose à tous les autres. » (CAN1682)

Le 27 janvier 2014 – Courriel de M. Holme indiquant que deux lettres seront envoyées à RM. La première annulant leur processus fondé sur l'Appendice H; la deuxième, exigeant une liste. (CAN1176)

Le 27 janvier 2014 – Courriel de M. Bellemare à M. Holme indiquant que l'annulation du processus fondé sur l'Appendice H est un processus EN DEUX ÉTAPES ». (CAN1177)

Le 31 janvier 2014 – Courriel de M. Bellemare à M. Holme : [TRADUCTION] « J'aimerais souligner que tous les OMA approuvés quant à l'Appendice H devraient être traités équitablement et recevoir une lettre similaire. De plus, pour faire preuve de bonne foi de la part du ministre, il serait préférable que nous nous assurions que nous puissions examiner et approuver tout autre document envoyé par le ministre par Rotor Maxx Ltd. dans les meilleurs délais possible, s'il y a lieu ». (CAN1181)

Le 24 février 2014 – RM dépose un troisième PAC pour l'AESA. (CAN1223)

Le 5 mars 2014 – Le troisième PAC pour l'AESA de RM est accepté. (CAN1223)

Le 4 avril 2014 – Courriel de M. Glavind recommandant que le MPM de RM soit modifié au moyen d'un PAC pour tenir compte de la LPM 36 concernant la criticité des pièces et que les pièces non critiques puissent être acceptées en raison d'un risque de sécurité moindre. Il soutient que la région peut prendre des mesures de certificat pour violation de l'article 571.10(1) du RAC et indique que [TRADUCTION] « Ce n'est pas parce que c'est une pièce de moteur ou un contrôle de vol que cela va causer une panne catastrophique. » (CAN1245)

Le 4 avril 2014 – Courriel de M. Godsell en réponse à M. Glavind, préconisant un avis de suspension requérant une liste de pièces. (CAN1246)

Le 11 avril 2014 – Courriel de M. Nehera à M. Godsell conseillant de ne pas émettre un avis de suspension sans application de la Loi (CAN1253).

Le 22 avril 2014 – TC envoie une lettre à RM demandant qu'ils fournissent des enregistrements et des documents de toutes les pièces libérées sous leur processus, et un MPM modifié. (CAN1262)

Le 29 avril 2014 – L'avocat de RM répond à la lettre de TC donnant leur opinion. (CAN1278)

Le 6 mai 2014 – Courriel de M. Chiatto à M. Godsell déclarant l'enquête réglementaire sur RM est fermé. (CAN1304)

Le 20 mai 2014 – Courriel de M. Phipps à M. Nehera informant que les composants de sous-composants requièrent des données FEO ou techniques. (CAN1310)

Le 14 juillet 2014 – M. Nehera envoie une lettre à l'avocat de RM demandant les listes de pièces au plus tard le 11 août 2014. (CAN1366)

Le 23 juillet 2014 – TCAC tient une téléconférence à propos des prochaines étapes dans l'affaire RM. Selon les notes de la réunion, un rapport de pièce non approuvée présumée ne convenait pas [TRADUCTION] « [s]i nous n'avons aucun dossier pour la base d'une enquête ». Au lieu de cela, TC a décidé de poursuivre la voie d'une ASAC ». (CAN1386)

Le 21 août 2014 – Courriel de M. Nehera à l'avocat de RM indiquant que TC envisage d'émettre une ASAC et qu'un préavis sera envoyé. (CAN1493)

Le 5 septembre 2014 – Courriel de M. Godsell à M. Phipps déclarant : [TRADUCTION] « Les sept tâches ont été choisies au hasard parmi environ 340 tâches contenues dans 15 bons de travail que la société nous a fournis et qui ont été utilisés pour évaluer des pièces sans appui documentaire. À ce jour, ce sont les seules tâches que nous avons examinées. Notre intention est de les revoir tous. » (CAN 1497)

Le 24 septembre 2014 – Courriel de M. Phipps à M. Godsell confirmant qu'une OMA doit avoir des données de conception pour recertifier une pièce et qu'une INC n'est pas une donnée de conception et ne peut pas être utilisée. M. Phipps suggère que RM devrait avoir renvoyé des pièces au FEO pour recertification. Il a ajouté qu'une ASAC était en cours de traduction et qu'il serait envoyé à la région du Pacifique pour commentaires avant sa publication. (CAN 1497)

Le 19 novembre 2014 – M. Nehera envoie l'ébauche de l'ASAC à RM. Commentaires de RM demandés au plus tard le 3 décembre 2014. (CAN1542)

Le 24 novembre 2014 – M. Godsell a envoyé une lettre à RM indiquant que [TRADUCTION] « [Le processus fondé sur l'Appendice H de RM] est un excellent modèle pour effectuer et documenter la recertification des pièces sans appui documentaire. Cependant, pour que le processus de recertification soit acceptable, la liste de contrôle doit refléter à la fois l'intention du processus fondé sur l'Appendice H et la LPM 36. L'ensemble des pièces ou composants aéronautiques nécessitent certaines données de conception technique sur un assemblage ou produit complet. » (CAN1557)

Le 26 novembre 2014 – RM fournit à M. Nehera leurs commentaires sur l'ASAC. (CAN1566-67)

Le 3 décembre 2014 – Courriel de M. Godsell à M. Nehera qui fournit des réponses aux préoccupations de RM (CAN1575-76)

Le 22 décembre 2014 – Transports Canada accorde à RM une nouvelle qualification générale d'aéronef malgré les accusations du ministre selon lesquelles elle présentait un risque pour la sécurité. (CAN1623)

Le 15 janvier 2015 – L'ASAC est finalisé. (CAN1631)

Le 24 février 2015 – M. Nehera informe RM que TC émettra l'ASAC le 17 mars 2105. (CAN1632)

Le 24 mars 2015 – RM dépose un avis de demande de contrôle judiciaire de l'ASAC devant la Cour fédérale.

ANNEXE C

Intervenants et leurs capacités professionnelles respectives

Adams, Toke – Gestionnaire régional de la région du Pacifique, Application de la loi, Transports Canada

Bellemare, Frédéric – Inspecteur de la sécurité de l’aviation civile, Normes, Transports Canada

Brown, Jeremy – Président et chef de l’exploitation de Rotor Maxx

Chiatto, Roberto – Inspecteur, Aviation civile, Application de la loi

Falkenburg, Grant – Gestionnaire d’atelier de Rotor Maxx

Fry, Chris – Gestionnaire de l’assurance de la qualité de Rotor Maxx

Glavind, John – Gestionnaire de programme, Transports Canada, Navigabilité opérationnelle

Godsell, Michael – Inspecteur de la sécurité de l’aviation civile, Navigabilité

Holme, Mitchell – Chef, Inspecteur de la sécurité de l’aviation civile, Navigabilité, Transports Canada

Labrecque, Keith – Gestionnaire régional, Transports Canada, Aviation civile, Coordination des normes

MacWilliam, Matthew – Directeur de l’assurance de la qualité de Rotor Maxx

Mattieu, Jean-François – Chef, Application de la loi en aviation, Services de réglementation, Aviation civile, Transports Canada

Nehera, John – Directeur adjoint des opérations, Transports Canada Région du Pacifique

Phipps, Jeff – Chef, Navigabilité opérationnelle, Direction des normes, Transports Canada, Aviation civile

Taboada, Dennis – DTI Training Consortium, International

Trainor, Mark – Gestionnaire de programme, Normes d’organisation approuvées, Navigabilité

Williams, Mary Lou – Transports Canada, Inspectrice de la sécurité de l’aviation civile, Navigabilité

Wiggins, Mike – Chef de la direction de Rotor Maxx

*DTI Training Consortium, International – embauchée par Rotor Maxx en tant que tiers indépendant de confiance.

*R.J. Waldron & Company (1987) Ltd – retenue pour l’analyse indépendante des pièces contestées.

ANNEXE D

Norme 571 Appendice H du Règlement de l'aviation canadien « Procédé d'évaluation des pièces d'aéronef sans appui documentaire »

Partie V – Norme 571 – Appendice H – Procédé d'évaluation des pièces d'aéronef sans appui documentaire

Les numéros suivants correspondent aux séquences d'étapes illustrées dans l'organigramme : (organigramme joint à l'Appendice E)

1. Réception des pièces : conserver aux fins d'évaluation la totalité des documents relatifs à l'historique, les étiquettes, les factures et les bordereaux d'envoi.
2. Identification de la pièce : vérifier si la pièce possède une documentation relative à sa certification ou une documentation suffisante pour garantir son authenticité (c.-à-d. numéro de catalogue, numéro de pièce, numéro de série, temps de service), ou ses deux types de documentation; vérifier si la pièce correspond aux données qui y figurent. Si la pièce semble usagée, vérifier si l'identité de l'aéronef duquel provient la pièce est bien documentée. Vérifier si les consignes de navigabilité pertinentes et les directives équivalentes applicables émanant d'une autorité étrangère de l'aviation civile ont été appliquées.
3. Magasins : appliquer toutes les procédures de réception des stocks en ce qui concerne la pièce et placer celle-ci dans les magasins en suivant les procédures décrites dans le manuel de politiques de maintenance (MPM) de la compagnie.
4. Exceptions : l'article 571.09 du RAC limite le montage d'une pièce usagée à durée de vie limitée, à celle pour laquelle on dispose d'un historique technique complet. Par conséquent, toute pièce sans appui documentaire tombant dans l'une des catégories suivantes et qui a été jugée, à l'étape 2, comme n'ayant pas d'appui documentaire suffisant n'est pas admissible à la poursuite du procédé d'évaluation visé par le présent appendice :
 - a) toute pièce à durée de vie limitée assujettie à un facteur limitatif exprimé en termes d'heures de vol, de nombre d'atterrissages, de cycles de fonctionnement ou de jours civils d'utilisation, ou en termes de toute combinaison de ces facteurs;
 - b) toute pièce à rejeter obligatoirement à la suite de conditions d'utilisation anormales, conformément aux instructions relatives au maintien de la navigabilité;

toute pièce admissible à des usages multiples, mais ayant chacune des limites d'utilisation propres, ou des limites propres en ce qui concerne sa durée de vie utile et, donc, à rejeter dès lors que l'une de ces limites est dépassée.

5. Pièce jugée authentique : voici les éléments à prendre en compte pour évaluer l'authenticité d'une pièce :

a) origine de la pièce (a-t-elle été reçue d'une source fiable?);

b) documentation telle que bordereau d'envoi, étiquette d'identification du constructeur, identité du composant sur lequel la pièce a été prélevée;

c) numéro de catalogue, référence, numéro de série, marques d'identification ou poinçons du constructeur sur la pièce.

6. Documentation : consigner et conserver une preuve de toutes les étapes du procédé suivies lors de l'évaluation de l'authenticité de la pièce. Détailler chaque étape du procédé jusqu'à la certification inclusivement.

7. Évaluation : à l'aide de tous les renseignements disponibles, inspecter la pièce conformément aux instructions pour le maintien de la navigabilité ou aux données de définition de type disponibles pour cette pièce, ou conformément aux deux, selon le cas. Il faudra peut-être évaluer la pièce en la comparant à une pièce déjà authentifiée. Le procédé d'évaluation exigera peut-être des tests de dureté afin de déterminer le traitement thermique du matériau. Il faudra peut-être faire appel à diverses procédures pour déterminer à quels traitements le matériau a été soumis pendant la construction (comme le grenailage). Toute pièce de la structure principale doit être testée pour voir si elle est du même matériau et de la même condition matérielle que le produit visé dans la définition de type. On peut soit procéder par comparaison avec les données de la définition de type (par exemple en utilisant les plans), soit par des essais comparatifs avec une pièce déjà authentifiée.

8. Respect de la forme et de la fonction : vérifier la ressemblance physique de la pièce avec des pièces complètes (par exemple forme, taille, dimensions, masse et autres paramètres déterminants quant à l'identité de cette pièce) et vérifier les fonctions que la pièce est censée remplir. Vérifier si toutes ses dimensions se trouvent dans les limites d'usure publiées. En l'absence de limites d'usure publiées, veiller à ce que les dimensions ne dépassent pas les limites d'usure connues pour des pièces neuves.

9. Conformité : vérifier si la pièce respecte toutes les caractéristiques applicables.

10. Remise en état : inspecter et tester les pièces et les ensembles selon toutes les méthodes et toutes les pratiques publiées pour les pièces en question.

11. Acceptabilité : une pièce est acceptable pour la certification si elle respecte toutes les exigences de la définition de type ou les instructions pour le maintien de la navigabilité ainsi que les procédures approuvées, notamment en ce qui concerne l'inspection, la révision et les essais. Veiller à ce que toutes les consignes de navigabilité et les directives équivalentes applicables émanées d'une autorité étrangère de l'aviation civile aient été respectées.

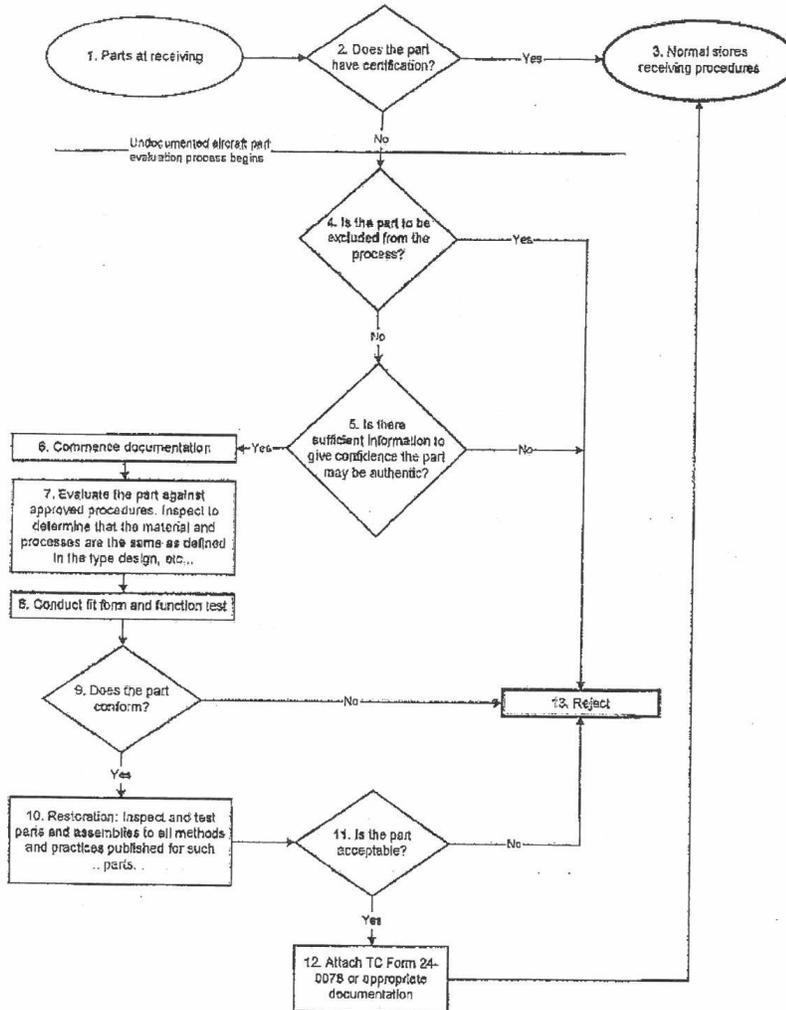
12. Certification et documents d'appui : si la pièce est jugée acceptable au regard de l'alinéa 11, remplir et signer une certification après maintenance conformément aux exigences de l'article 571.10 du RAC, et fournir tout autre document d'appui nécessaire, comme p. ex. dossiers d'étalonnage, résultats d'essais, et veiller à ce que les documents relatifs à la certification accompagnent la pièce.

13. Rejet : veiller à ce que toute pièce périmée soit rendue inutilisable ou soit identifiée comme n'étant pas en état de navigabilité et isolée des pièces en état de navigabilité, conformément à l'article 571.09 du RAC.

ANNEXE E

Organigramme de l'Appendice H

Part V - Standard 571 Appendix H - Process to Evaluate Undocumented Aircraft Parts - Flow Chart



(amended 2007/12/30; previous version)

{N:\CDOC\0073096\000001\C5673710.DOCX; 2}

CAN.1278_0034

APPENDICE F

Lettre de politique de la Maintenance et de la construction des aéronefs 36



Transport Canada
Safety and Security

Transports Canada
Sécurité et sûreté

296

AIRCRAFT MAINTENANCE & MANUFACTURING POLICY LETTER

Subject:	Number:	MPL 36	
Approved Maintenance Organizations for Re-certification of Parts	Revision No:	1	
	Number of Pages:	7	
File No:	AARP-5009-0-36	Issue Date:	February 2, 2006

1. PURPOSE

- 1.1 The purpose of this letter is to clarify the intent of extending privileges to Approved Maintenance Organizations (AMOs) to re-certify parts and establish a process for controlling these approvals.

2. BACKGROUND

- 2.1 On March 1, 2002 changes to Canadian Aviation Regulation 573 and associated standards, specifically 571 Appendix H, introduced a new means of documenting and certifying parts of varying provenance and criticality. The changes associated with the revision of the parts approval process enables the use, after appropriate evaluation, of parts for which the certification or known history no longer conforms to traditional standards. These rules are the result of the rule making process utilizing the Canadian Aviation Regulatory Advisory Committee (CARAC) and the diligent work in the Aircraft Maintenance and Manufacturing Technical Committee and Parts Working Group. The changes were put forward 3-5 years ago and have already been implemented with some AMO's.
- 2.2 A series of presentations by headquarters personnel was conducted for Aircraft Maintenance and Manufacturing Inspectors across most of the Transport Canada Centre (TCC) to present the rule changes and introduce the concept of re-certification privileges for qualified AMOs. Presentations have also been offered at AME symposiums across Canada. As a result of those sessions, some concerns were raised over the nature of an AMO that would qualify for approval to exercise this process, and the standardization of approvals.
- 2.3 It should be clearly understood that an AMO who wishes to re-certify undocumented parts is simply wishing to expand their capability as an AMO and this type of capability should not be considered an approval on its own merit, but more as a process under an existing AMO approval. As a result, a Notice of Proposed Amendment (NPA) has been developed to introduce changes to STD 573.02 (11) to remove the reference to having this capability identified in the limitations set out in the AMO certificate. This capability is to be described and controlled in the limitations section of the AMO's Maintenance Policy Manual (MPM) and is to be directly linked to existing capabilities (ratings) held by the AMO. Additional changes to 573.02 (11) have been added to include the requirement for an AMO to identify which types of aeronautical products it is capable of evaluating in its MPM.
- 2.4 An additional NPA has been drafted to further clarify the requirement for AMO's to establish applicable procedures based on the criticality of the aeronautical products being re-certified and the ability to correctly identify the part through any part markings. The applicable procedures will vary depending on the types of products they intend to re-certify and the proposed methods to be used to evaluate the part.
- 2.5 The Appendix H process in Std. 571 has been amended to help clarify some of the steps in the process. A new step has been added between step 5 (documentation process) and step 7 (evaluation). The new step 6 (Determine part Criticality) was added to clarify the need for an AMO to take the part criticality into consideration when developing and applying the evaluation part of this process. Critical parts would require a more detailed evaluation based on the use of design data versus a more simplified evaluation for a non-critical part, which could be evaluated based on Instructions for Continuing Airworthiness (ICA) data and/or comparison data.

- 2.6 Step 9 (Material Analysis), is a continuation of the evaluation process (Step 7), which has been expanded to help clarify the need to determine any material processes which may have been applied to a part. Some parts will need to be tested to determine material type, material condition and/or any other special processes, which may have been applied to the part.

3. POLICY STATEMENT

- 3.1 The intention of Transport Canada (TC) is to extend this privilege to qualified AMOs who have identified a need to re-certify undocumented parts and have demonstrated that they hold the necessary capability to evaluate the type of parts identified in their MPM revision, based on their current AMO rating's. TC does recognize that this is a process that most AMO's will want to have, but in general most AMO's will be limited to very specific types of parts and to very specific types of testing and evaluation in relation (once again) to their AMO ratings and capabilities. For example; a component AMO may only be capable to re-certify undocumented parts based on Instructions for Continued Airworthiness (ICA) data, while another AMO may be able to re-certify parts based on ICA data, design data and special processes, due to their engineering capability and existing AMO limitations. The method of applying for this privilege is through the submission of a Maintenance Policy Manual (MPM) amendment, which shall include the details with which the organization intends to administer their process.
- 3.2 It was recognized that a great deal of interpretation could be applied, as the level of evaluation would have to be balanced against the knowledge of the part history. (i.e. the less one knows about the history and genuine origin of the part, the more evaluation may be involved, and vice versa). For this reason a generic procedure was not possible. However, by applying the standards as a series of questions at each stage of a process, an inspector should be able to review a MPM to determine that each element of the standards are met. This may involve consultation with the Aircraft Certification Branch for some interpretation of the processes proposed. The planning and design aspects are crucial elements in the approval process and particular attention needs to be paid to these areas in the MPM. This is not to mean that entire procedures are to be placed in the MPM, but that the overruling policy is clearly explained and auditable. For control purposes AMO's are to identify which types of products are eligible for re-certification by their organization and that they be incorporated into the limitations section of their MPM.
- 3.3 It is expected that an inspection of an AMO's facilities may be required to verify that the capabilities exist to conduct the procedures proposed by the MPM submission. This would be conducted only after the regional inspectors have satisfied themselves the procedures in the MPM amendment are acceptable, but before further processing of the amendment is conducted at a higher level. It will be the individual inspectors who will review the material submitted and inspect the facilities to determine whether the AMO is capable of carrying out the process proposed in the MPM amendment package.
- 3.4 The region will be responsible for establishing the review procedures within the regional framework. It is recommended that each region establish a core of knowledgeable persons to act as a committee of specialists to review the first several MPM amendment packages. The regional committee will act as a reference source and standardization team to review the packages for content and ensure that all issues have been addressed prior to approval being granted to a requesting AMO. Where necessary this committee will consult with headquarters on the establishment of further guidance material.
- 3.5 For the sake of national consistency, copies of the first two packages from each region will be forwarded to headquarters contact, listed below, for a secondary review prior to approval being granted. The headquarters secondary review will be a quality assurance and standardization function to ensure the intentions of the rule changes are being met. These will be complete in the sense that an inspector has reviewed the information and satisfied him/herself that it meets the requirements, an inspection to verify the capability of the organization has been conducted, the regional committee has reviewed it for consistency in the region and it is recommended for approval. After final acceptance by headquarters, verification will be sent to the regional committee. With a recommendation from the regional committee the Principle Maintenance Inspector can approve the amended MPM package thereby approving the re-certification privileges for the qualified AMO.

- 3.6 The policy letter applies to existing organizations approved to re-certify undocumented parts in accordance with CAR Std. 571 Appendix H. This policy letter also applies to any new applicant for the issue of re-certification of undocumented parts approval.
- 3.7 The Appendix contained in this policy letter contains Notice's of Proposed Amendments to the CAR's and STD's applicable to the re-certification of undocumented parts process.

4. EFFECTIVE DATE

- 4.1 This policy comes into effect immediately.

5. EXPIRY

- 5.1 This policy expires two years from the date of release of the regulations, at such time as the rules themselves change or this MPL is superceded.

6. HQ CONTACT

- 6.1 The responsible officer indicated below may be contacted for information regarding this MPL

Jeffrey Phipps
Chief, Standards & Procedures AARPE
Aircraft Maintenance & Manufacturing
E-mail: phippsj@tc.gc.ca
Phone: (613) 952-4386
Facsimile: (613) 952-3298

D.B. Sherritt
Director,
Aircraft Maintenance and Manufacturin



Appendix to MPL 36

Approved Maintenance Organizations for Re-certification of Parts

Interpretation

(a) "*undocumented part*" means a part lacking sufficient certification or history to make it eligible for installation on an aircraft without submitting it to a recertification process.

Approved Maintenance Organizations for Re-certification of Parts

Condition .01 (1) An AMO may evaluate undocumented parts of the kinds associated with ratings held, provided that:

- (a) the AMO identifies what aeronautical products it is capable of evaluating in its MPM; and
- (b) the AMO establishes applicable procedures, in its MPM, to perform the process outlined in Standard 571, Appendix H; taking into consideration the criticality and origin of the part and the ability to correctly identify the part through any markings.
- (c) the AMO obtains approval for the procedures required in paragraph (b) in accordance with section 573.10 of the CARs.

Standard 571 Appendix H - Process to Evaluate Undocumented Aircraft Parts

1. **Parts at receiving:** Retain all historical documents, tags, invoices, and packing slips for evaluation.
2. **Part Identification:** Verify that the part has certification or sufficient documentation, or both as applicable, to ascertain that it is a genuine part (i.e. nomenclature, part number, serial number, time in service) and that the part corresponds to that documentation. If the part appears to be a used part, verify that the identity of the aircraft from which the part was removed is documented. Verify that the technical records indicate that the applicable Airworthiness Directives and equivalent applicable directives issued by a foreign civil aviation authority have been accomplished.
3. **Stores:** Complete incoming stock procedures and place in stores by following the procedures described in the company Maintenance Policy Manual (MPM).
4. **Exceptions:** Section 571.09 of the CARs limits the installation of used life limited parts to those for which the technical history is available. Therefore, parts of the following kinds that are considered undocumented at step 2, are not to be further evaluated under this appendix:
 - (a) life-limited parts that are subject to limits on flying hours, landings, operating cycles or calendar time in service, or combinations thereof;
 - (b) parts that are required to be rejected in accordance with the instructions for continued airworthiness following an abnormal occurrence; or
 - (c) parts that are eligible for use in multiple applications with different operational limitations, or different limits on the time in service, which if exceeded would require rejection of the part.

Approved Maintenance organizations for Re-certification of Parts

5. Documentation and evaluation: Record and retain evidence of all tasks accomplished throughout the process of ascertaining the conformity of the part. Detail each step of the process up to and including the determination of conformity.

6. Determine Part Criticality: An evaluation of the part must be made to determine the part criticality. For example:

(a) critical parts such as engine components, power train drive components, flight controls, and primary structural parts whose failure or malfunction could cause a catastrophic failure; or

(b) non-critical parts are those that typically can be identified through their part markings whose failure or malfunction would not cause a catastrophic failure, but instead a possible loss of system redundancy.

7. Evaluation: The intent of the evaluation process is to determine the eligibility of the part through the identification of the part and the ability to determine its attributes. Can the origin of the part be confirmed (i.e. was the part received from an aircraft, a maintenance organization, manufacturer, or other source? Is there sufficient documentation to ascertain that it is the proper part such as packing slip, manufacturer's identification tag, identity of component from which the part was removed. Can the part nomenclature, part number, serial number, manufacturer's identification marks or stamps found on the part be confirmed? The more information that is known about a part will enable the evaluator to confirm whether a part conforms to its type design or not.

Depending on the criticality of the part, the type of data used during the evaluation process will differ. For example:

7 (a) Non-critical parts will be evaluated in accordance with applicable ICAs or equivalency data. Equivalency data is determined by a process of material and dimensional analysis, which can then be used with known authentic parts to determine eligibility, which essentially becomes a fit, form and function test.

7 (b) Critical parts will require a higher level of evaluation based on design data, OEM drawings, and other associated specifications, in order to determine the attributes of the part. For primary structure the attributes of the part must be identified and as a result the organization will be required to obtain the manufacturers data as applicable.

Note: attributes are the characteristics, qualities or properties of the part as identified by the OEM, such as material type, material strength, and special processes used during the manufacturing process.

Note: part conformity is based on the data associated with the appliance type certificate, TSO, or aircraft type certificate, as applicable.

8. Is there sufficient data to confirm conformity: is there sufficient information obtained during the evaluation of the part in the previous step, using the appropriate data based on part criticality to confirm conformity. Parts, which are lacking sufficient information, may require additional evaluation through material analysis to determine the attributes of the part. Parts that can be correctly identified through their markings etc. and have sufficient data available to evaluate the characteristics, qualities or properties of the part may not require material analysis to determine conformity.

9. Material Analysis Processes: When a part is no longer in production and type design data is no longer available, and/or the source of the part is unknown, material analysis maybe necessary in order to determine the attributes of the part. Typically material analysis will determine the material type, material strength, and any special processes applied during manufacturing, which are considered to be part of the design approval process.

Note: When the type design data is no longer available, the data resulting from the material processes could be used to determine part eligibility for a particular design.

Approved Maintenance Organizations for Re-certification of Parts

In comparison, when the source of the part is unknown the material process data could be used in comparison to the OEM design data in order to determine eligibility of the part.

10. Conformity: Verify that the part conforms to all applicable characteristics published in the OEM drawings or other associated specifications, ICAs, or equivalency data, as necessary. If the part conforms it is now considered to be eligible for installation only once the airworthiness of the part has been determined in step 11.

11. Testing and Repair: The objectify of this step is to determine the Airworthiness of the part by the processes identified in the applicable ICAs, which will confirm the serviceability of the item. These processes could be as simple as a bench check, dimensional inspection, visual inspection, and/or, as complex as an overhaul or major repair.

Note: Parts that have not been evaluated in step 7 cannot be certified using a test and/or repair procedure in step 11. Only once eligibility has been determined through evaluation can the part be subjected to step 11 using published ICA data to complete the re-certification process. All repairs must be performed in accordance with the appropriate specified or approved data as necessary.

12. Acceptability: The part is acceptable for certification when it meets all the requirements of the type design or instructions for continued airworthiness and approved procedures including inspection, overhaul and testing. Ensure that all Airworthiness Directives and equivalent directives issued by a foreign civil aviation authority applicable to the part are complied with.

13. Certification and supporting documents: If the part has been found acceptable under paragraph 12, fill out and sign a maintenance release, meeting the requirements of section 571.10 of the CAR's, and provide any other supporting documentation that may be required such as calibration records and test results, and ensure the certification documents accompany the part. Where a part has been accepted pursuant to Appendix H of this standard, the certification statement shall include the following words.

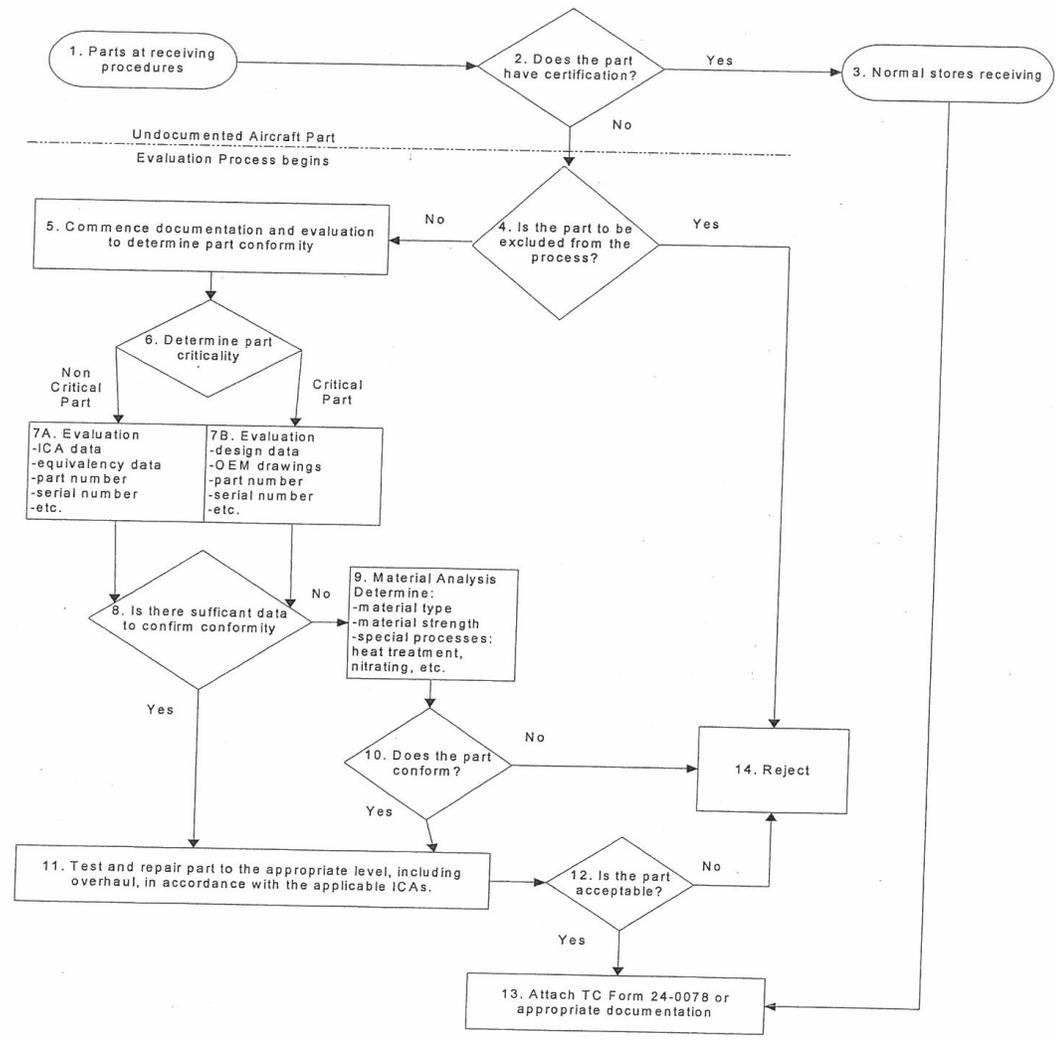
"This part has been determined to conform to the approved type design, or to be acceptable under section 571.13 of the CAR's"

Note: An AMO will only be able to determine part eligibility and airworthiness in accordance with their AMO capabilities, which are based on their applicable AMO rating(s) and limitation(s).

14. Reject: Ensure that any part that has reached its life limit or that is identified as ineligible (step 10), or unairworthy (step 12), is rendered unusable or kept segregated from airworthy parts, in accordance with section 571.09 of the CARs.

Approved Maintenance organizations for Re-certification of Parts

Flow Chart



APPENDICE G

Article 573.13 de la norme 571 du Règlement de l'aviation canadien « Installation de pièces (généralités) »

571.13 (1) Sous réserve des articles 571.07 à 571.09, il est interdit de monter une pièce sur un produit aéronautique à moins qu'elle ne réponde aux conditions suivantes :

- a) elle est inspectée et ses documents d'accompagnement sont vérifiés conformément à une marche à suivre qui en garantit la conformité avec sa définition de type, comme l'indique la certification après maintenance;
- b) elle est montée de façon à répondre aux exigences de l'article 571.13 du Manuel de navigabilité.

APPENDICE H

Alerte à la sécurité de l'aviation civile émise contre Rotor Maxx



Transport Canada / Transports Canada

Document No. / Document n° : CASA 2014-06

Issue No. / Numéro d'édition : 01

Date : 2015-01-15

Page : 1 of/de 3

CIVIL AVIATION SAFETY ALERT

ALERTE A LA SECURITE DE L'AVIATION CIVILE

ATTENTION:

AIRCRAFT OWNERS, OPERATORS,
MAINTENANCE ORGANIZATIONS, PARTS
SUPPLIERS, PARTS DISTRIBUTORS, AND
RELATED PERSONNEL

À L'ATTENTION DE :

PROPRIÉTAIRES ET EXPLOITANTS D'AÉRONEFS,
ORGANISMES DE MAINTENANCE,
FOURNISSEURS ET DISTRIBUTEURS DE PIÈCES
ET PERSONNEL CONNEXE

AIRCRAFT COMPONENTS AND PARTS SUPPLIED BY ROTOR MAXX SUPPORT LTD.

COMPOSANTES ET PIÈCES D'AÉRONEFS FOURNIES PAR ROTOR MAXX SUPPORT LTD.

PURPOSE:

This advisory deals with parts and components certified as new, overhauled, or repaired by Rotor Maxx Support Ltd. Approved Maintenance Organization (AMO) # 86-06 ("Rotor Maxx") between June 15, 2011 and April 22, 2014.

OBJET :

Le présent avis traite des pièces et des composantes certifiées comme étant neuves, remises à neuf ou réparées par Rotor Maxx Support Ltd. Organisme de Maintenance Agréé (OMA) # 86-06 (« Rotor Maxx »), entre le 15 juin 2011 et le 22 avril 2014.

BACKGROUND:

The Canadian Aviation Regulations (CARs) require that parts conform to their type design to be eligible for installation on civil aviation aeronautical products. It also must be determined that new parts were manufactured by a manufacturer certificate holder approved under CAR 561, or equivalent and that they are airworthy. This is normally accomplished by the issuance of a statement of conformity by the manufacturer that accompanies the part.

CONTEXTE :

Le *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) exige que les pièces doivent être conformes à leur définition de type pour être admissible à être installé sur un produit aéronautique de l'aviation civile. Il doit également être déterminée que les pièces ont été fabriquées par un titulaire de certificat de constructeur agréé en vertu du RAC 561, ou un équivalent et qu'elles sont en état de navigabilité. Pour satisfaire à cette exigence, toute pièce doit être accompagnée d'une déclaration de conformité fournie par le constructeur.

When used parts are maintained and certified, the previous installation of the part is used as evidence that the part met the requirements for a new part at some previous time. Therefore, only the airworthiness of the used parts needs to be ascertained. The parts are assumed to have been manufactured by an organization authorized to do so and to have met their type design because of their previous installation. These assumptions are based on the fact that the only way a part could have been installed originally was in accordance with the new part requirements.

Lorsque les pièces usagées sont entretenues et certifiées, l'installation précédente de la pièce sert de preuve qu'elle a satisfaite aux exigences applicables à une pièce neuve à un moment donné. Par conséquent, seule la navigabilité des pièces usagées doit être vérifiée. En effet, par leur installation précédente, les pièces en question sont présumées avoir été fabriquées par une organisation autorisée à le faire et être conforme à leur définition de type. Ces hypothèses sont fondées sur le fait que la seule façon pour une partie aurait été installé à l'origine était en conformité avec les exigences reliées à une nouvelle pièce.

- RDIMS Document number /
Numéro du document du SGDDI :

- File Classification Number /
Numéro de dossier de classification :

If in external use only. For internal use only.

Z 5000-95

Canada

CAN.1632_0003

AMO approved manuals may contain procedures to assess and certify parts that no longer have evidence of certification from a manufacturer or that there is no traceability to a previous installation. AMOs use a variety of resources and data to determine that such a part was indeed manufactured by an organization holding a manufacturer certificate in accordance with CAR 561. Once a determination had been made that the part conforms to its design data, the ICAs (Instructions for Continued Airworthiness) are to be used to ensure the part conforms from a wear perspective as the part was undocumented. Once these activities are complete, the maintenance organization can certify the part.

Rotor Maxx Support Ltd., AMO # 86-06 certified undocumented parts during the period between June 15, 2011 and April 22, 2014. Transport Canada Civil Aviation (TCCA) has found that Rotor Maxx Support Ltd. did not consistently determine that the parts they were certifying for installation on components or parts that were for sale met their approved type design.

RECOMMENDED ACTION:

Aircraft owners, operators, maintenance organizations, parts suppliers, parts distributors, and related personnel should inspect their aircraft, aircraft records, and parts inventories for any parts certified by Rotor Maxx Support Ltd. AMO # 86-06 between June 15, 2011 and April 22, 2014. If you find any of these parts installed on aircraft, you should take appropriate action to verify the airworthiness of the parts or remove them from service. If these parts are located in an existing inventory, it is recommended that these parts be quarantined to prevent installation until a determination can be made as to their airworthiness.

Les manuels approuvés des OMA peuvent contenir des procédures pour l'évaluation et la certification de pièces pour lesquelles il n'y a plus de preuve de certification du constructeur, ou qui ne possèdent pas de traçabilité à une installation précédente. Les OMA utilisent diverses ressources et données pour vérifier qu'une pièce a effectivement été fabriquée par une organisation titulaire d'un certificat de constructeur conformément au RAC 561. Une fois qu'une décision a été prise que la pièce est conforme à ses données de conception, l'ICA (Instructions pour le maintien de la navigabilité) serait utilisé pour assurer que la pièce est conforme du point de vue de l'usure puisque la pièce n'était pas documentée. Lorsque les activités terminées, l'organisme de maintenance peut certifier la pièce.

Rotor Maxx Support Ltd., OMA # 86-06 a certifié des pièces sans documentaire au cours de la période du 15 juin 2011 au 22 avril 2014. Transports Canada, Aviation Civile (TCAC) a constaté que l'organisation Rotor Maxx Support Ltd. n'a pas vérifié systématiquement que les pièces qu'elle avait certifiées pour installation sur des composantes ou mises en vente étaient conformes à la définition de type approuvée.

MESURE RECOMMANDÉE :

Les propriétaires et les exploitants d'aéronefs, les organismes de maintenance, les fournisseurs de pièces et le personnel relié devraient inspecter leurs aéronefs, vérifier la documentation technique des aéronefs et leur inventaire pour des pièces ayant été certifiées par Rotor Maxx Support Ltd., OMA # 86-06 entre le 15 juin 2011 et le 22 avril 2014. Si vous découvrez qu'une de ces pièces a été installée sur un aéronef, vous devez prendre les mesures appropriées pour en vérifier l'état de navigabilité ou les retirer du service. Si ces pièces font partie d'un inventaire actuel, il est recommandé que ces pièces soient mises en quarantaine pour empêcher l'installation jusqu'à ce qu'une décision peut être prise quant à leur état de navigabilité.

CONTACT OFFICE:

For more information concerning this issue, contact a **Transport Canada Centre**, or contact Jeff Phipps, Chief Operational Airworthiness, Standards Branch in Ottawa, by e-mail at jeff.phipps@tc.gc.ca

Any further defects or occurrences should be reported to Transport Canada via the Web Service Difficulty Reporting System (WSDRS) at:

<http://www.wapps3.tc.gc.ca/Saf-Sec-Sur/2/CAWIS-SWIMN/locon-wsdrs-cs16101.asp?Lang=E>

BUREAU RESPONSABLE :

Pour davantage de renseignements à ce sujet, **veuillez communiquer avec un Centre de Transports Canada** ou avec Jeff Phipps, Chef, Navigabilité opérationnelle, Direction des Normes, à Ottawa, par courriel à jeff.phipps@tc.gc.ca.

Toute autre déféctuosité ou tout autre incident devrait être rapporté par l'entremise du Système Web de rapports de difficultés en service (SWDRS) à :

<http://www.wapps3.tc.gc.ca/Saf-Sec-Sur/2/CAWIS-SWIMN/locon-wsdrs-cs16101.asp?lang=F&rand=>



Aaron McCrorie
Director | Directeur
STANDARDS | NORMES

<p>THE TRANSPORT CANADA CIVIL AVIATION SAFETY ALERT (CASA) IS USED TO CONVEY IMPORTANT SAFETY INFORMATION AND CONTAINS RECOMMENDED ACTION ITEMS. THE CASA STRIVES TO ASSIST THE AVIATION INDUSTRY'S EFFORTS TO PROVIDE A SERVICE WITH THE HIGHEST POSSIBLE DEGREE OF SAFETY. THE INFORMATION CONTAINED HEREIN IS OFTEN CRITICAL AND MUST BE CONVEYED TO THE APPROPRIATE OFFICE IN A TIMELY MANNER. THE CASA MAY BE CHANGED OR AMENDED SHOULD NEW INFORMATION BECOME AVAILABLE.</p>	<p>L'ALERTE À LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE (ASAC) DE TRANSPORTS CANADA SERT À COMMUNIQUER DES RENSEIGNEMENTS DE SÉCURITÉ IMPORTANTS ET CONTIENT DES MESURES DE SUIVI RECOMMANDÉES. UNE ASAC VISE À AIDER LE MILIEU AÉRONAUTIQUE DANS SES EFFORTS VISANT À OFFRIR UN SERVICE AYANT UN NIVEAU DE SÉCURITÉ AUSSI ÉLEVÉ QUE POSSIBLE. LES RENSEIGNEMENTS QU'ELLE CONTIENT SONT SOUVENT CRITIQUES ET DOIVENT ÊTRE TRANSMIS RAPIDEMENT PAR LE BUREAU APPROPRIÉ. L'ASAC POURRA ÊTRE MODIFIÉE OU MISE À JOUR SI DE NOUVEAUX RENSEIGNEMENTS DEVIENNENT DISPONIBLES.</p>
--	--

ANNEXE I

Article 9 de l'Instruction visant le personnel IP QUA-003 – Procédures de préparation des documents de l'Aviation civile

[TRADUCTION] 9.1 Généralités

- 1) La présente partie s'applique aux ASAC.
- 2) Une ASAC est un avis non exécutoire visant à transmettre des renseignements importants sur la sécurité et les mesures recommandées aux parties prenantes concernées. Les renseignements contenus dans une ASAC sont cruciaux et doivent être transmis en temps opportun.
- 3) Le signataire autorisé du directeur du bureau d'origine doit approuver l'ASAC. Les deux seules directions générales responsables de la préparation des ASAC sont la Direction de la certification nationale des aéronefs et la Direction des normes.
- 4) Une ASAC publiée peut être modifiée si on dispose de nouveaux renseignements pertinents.
- 5) Du fait de l'urgence de la diffusion des renseignements cruciaux sur la sécurité, le processus de consultation pour les ASAC peut différer de celui d'autres documents.
- 6) Les ASAC remplacent désormais plusieurs types de documents relatifs à la sécurité, comme les alertes aux difficultés en service et les avis de difficultés en service.

[TRADUCTION] 9.2 Délivrance des ASAC

- 1) On doit prendre en compte tous les critères ci-après pour déterminer s'il faut avoir recours à une ASAC :
 - a) S'agit-il d'un problème de sécurité critique?
 - b) Faut-il diffuser d'urgence l'information?
 - c) Y a-t-il une mesure recommandée?
 - d) S'agit-il du meilleur moyen de gérer le problème?
- 2) Si tous les critères du paragraphe (1) sont satisfaits, on devrait communiquer un avis d'intention à l'autre direction responsable de la préparation des ASAC.

3) Si les critères du paragraphe (1) ne sont pas satisfaits, on devrait envisager un autre type de document, tel qu'une consigne de navigabilité ou une circulaire consultative.

9.3 Préparation des ASAC

1) Le BPR amorce la préparation de l'ASAC conformément aux directives du gestionnaire responsable et il est responsable de ce qui suit :

a) identifier les intervenants visés par le document;

b) préparer l'ASAC au moyen du gabarit (document SGGDI 49655407);

c) attribuer un numéro de document à l'ASAC au moyen du document SGDDI 5471108;

d) sauvegarder le document dans le SGDDI en utilisant le numéro de classification des dossiers par sujet approprié : Z 5000-35 pour une ASAC et documents connexes (se reporter à l'annexe B, alinéa 2.0(1)f) pour obtenir la liste complète des numéros);

e) traduire le texte intégral de l'ASAC.

9.4 Processus de consultation relatif aux ASAC

1) Comme les renseignements cruciaux sur la sécurité doivent être diffusés dans les meilleurs délais, le processus de consultation relatif à une ASAC est laissé à la discrétion du gestionnaire responsable. Cependant, le directeur de la Direction des politiques et des services de réglementation doit toujours être consulté afin de déterminer si une révision juridique s'impose. Le document et tout dossier de consultations devraient être transmis à la Direction des politiques et des services de réglementation (AARBConsultationAARB@tc.gc.ca).

2) Si une révision juridique est jugée nécessaire, le directeur de la Direction des politiques et des services de réglementation doit en informer rapidement le BPR et s'efforcer d'accélérer la révision compte tenu de l'urgence de la diffusion des renseignements.

9.5 Approbation et parachèvement des ASAC

1) Une fois l'ASAC préparée, le BPR est responsable de ce qui suit :

a) obtenir la signature et l'approbation finales du gestionnaire responsable;

b) inscrire le document comme étant « FINAL » dans le profil SGDDI, ce qui permet d'assurer que l'ASAC ne sera pas modifiée une fois approuvée;

c) distribuer l'ASAC aux intervenants conformément au paragraphe 11.2(5).

Note : Les BPR qui produisent des ASAC consigneront les procédures suivies pour mener à bien les activités susmentionnées.

APPENDICE J

Certificat d'OMA de Rotor Maxx daté du 22 décembre 2014



Transports Canada Transport Canada

Certificate of Approval

This is to certify that

Rotor Maxx Support Ltd.

of

Parksville, BC

Approved Maintenance Organization

86-06

is approved pursuant to CAR 573.02 for the maintenance of aeronautical products, and holds ratings in the following categories:

**Aircraft
Components
Engines
NDT**

The scope of privileges applicable to each category is limited to that specified in the respective rating documents that accompany this certificate, and is conditional upon compliance with the approved procedures and limitations specified in the organization's maintenance policy manual.



Signed: _____

M. Godzell
For the Minister of Transport

Dated: 2014-12-22

Supersedes certificate dated: 2010-07-29

This Certificate is not transferable. The approval is valid until surrendered, suspended or canceled.

Canada



Transports Canada Transport Canada

Approved Maintenance Organization Ratings

– Aircraft Category –

Rotor Maxx Support Ltd.

Approved Maintenance Organization 86-06

is authorized to perform maintenance, other than specialized maintenance, on aircraft of the types listed below, within the scope of work shown and subject to any further limitations specified in the maintenance policy manual.

Rating	Scope of work	Effective Date
Agusta AW139 helicopters	All non-specialized work	2014-12-22
Airbus Helicopters, AS 355 series helicopters	All non-specialized work	2014-12-22
Airbus Helicopters, AS350 series helicopters	All non-specialized work	2014-12-22
Bell 204 series helicopters	All non-specialized work	2014-12-22
Bell 205 series helicopters	All non-specialized work	2014-12-22
Bell 206 series helicopters	All non-specialized work	2014-12-22
Bell 212/412 series helicopters	All non-specialized work	2014-12-22
Bell 407 series helicopters	All non-specialized work	2014-12-22
Kamov Ka-32 series helicopters	All non-specialized work	2014-12-22
Sikorsky S61 series helicopters	All non-specialized work	2014-12-22
Sikorsky S64 series helicopters	All non-specialized work	2014-12-22
Sikorsky S76 series helicopters	All non-specialized work	2014-12-22
Sikorsky S92 series helicopters	All non-specialized work	2014-12-22

Issued: 2014-12-22

Signed:

M. Godsell
For the Minister of Transport

Supersedes certificate dated: _____

Canada

APPENDICE K

Parties pertinentes du *Règlement de l'aviation canadien*, DORS/96-433

Section 1 – Généralités

Sous-partie 73 – Organismes de maintenance agréés

Demande d'agrément

573.01 (1) Le demandeur d'un certificat d'organisme de maintenance agréé (OMA) ou d'une modification d'un certificat OMA en vigueur doit présenter sa demande en la forme et de la manière prévues à la norme 573 – *Organismes de maintenance agréés*.

(2) Le demandeur visé au paragraphe (1) doit joindre à la demande qu'il présente au ministre un exemplaire du manuel de politiques de maintenance (MPM) exigé en vertu du paragraphe 573.10 (1).

Admissibilité au certificat et portée de ce dernier

573.02 (1) Le ministre délivre à un organisme de maintenance qui démontre qu'il satisfait aux exigences de la présente sous-partie un certificat d'organisme de maintenance agréé (OMA) autorisant la maintenance de produits aéronautiques indiqués ou la prestation de services de maintenance indiqués.

573.02 (2) Le certificat OMA doit, conformément aux critères énoncés à l'article 573.02 de la norme 573 – *Organismes de maintenance agréés*, préciser toute catégorie pour laquelle des spécialités ont été attribuées et énumérer les produits aéronautiques dont l'OMA est autorisé à effectuer la maintenance ou les services de maintenance qu'il est autorisé à effectuer.

573.02 (3) L'importance des travaux qui peuvent être exécutés pour chacune des spécialités indiquées sur le certificat OMA est déterminée par les limites faisant partie du certificat.

573.02 (4) Sauf si une date d'expiration figure sur le certificat délivré en vertu du paragraphe (1), le certificat demeure en vigueur jusqu'à ce qu'il soit rendu, suspendu ou annulé.

Manuel de politiques de maintenance :

573.10 (1) Le titulaire d'un certificat d'organisme de maintenance agréé (OMA) doit établir et tenir à jour un manuel de politiques de maintenance (MPM) et en autoriser l'utilisation; le MPM doit

contenir des renseignements garantissant l'efficacité des politiques de maintenance de l'OMA,

sur les sujets énumérés à la norme 573 — *Organismes de maintenance agréés*.

Dossiers techniques

573.15 Le titulaire d'un certificat d'organisme de maintenance agréé (OMA) tient des dossiers conformément à l'article 573.15 de la norme 573 — Organismes de maintenance agréés portant sur les travaux effectués sur tous les produits aéronautiques ayant fait l'objet de maintenance et les conserve pendant au moins deux ans à compter de la date à laquelle la certification après maintenance est signée.

Navigabilité et pièces critiques

Partie V — Navigabilité Chapitre 529 — Giravions de catégorie transport

529.602 Pièces critiques

a) Pièce critique. Une pièce critique consiste en une pièce dont la défaillance pourrait avoir un effet catastrophique sur le giravion et pour laquelle certaines caractéristiques critiques ont été identifiées lesquelles doivent être contrôlées afin d'assurer le niveau d'intégrité requis.

b) Lorsque certaines pièces critiques font partie de la définition de type, il est nécessaire de dresser une liste de ces pièces. Des procédures sont établies afin de définir les caractéristiques de ces pièces, d'identifier les processus affectant ces caractéristiques et d'identifier les processus de contrôle nécessaires portant sur les modifications apportées à la conception et au processus conformément aux exigences relatives à l'assurance de la qualité des sous-parties 21, 61 et 71 de la partie V et de la sous-partie 5 de la partie VI du Règlement de l'aviation canadien.

Partie V — Norme 571 — Maintenance

571.07 Installation de pièces neuves

Les normes de navigabilité qui s'appliquent à l'installation de pièces neuves sont les suivantes :

a) Les exigences décrites à l'article 571.13 de la présente norme sont respectées;

571.08 Installation de pièces usagées

(1) Les normes de navigabilité qui s'appliquent à l'installation de pièces usagées sont les suivantes :

- a) Les exigences décrites à l'article 571.13 de la présente norme sont respectées;
- b) sous réserve des dispositions du paragraphe (2), les pièces usagées doivent être accompagnées d'une certification après maintenance;

COUR FÉDÉRALE
AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER

DOSSIER : T -444-15

INTITULÉ : ROTOR MAXX SUPPORT LTD. c LE MINISTRE DES TRANSPORTS

LIEU DE L'AUDIENCE : CALGARY (ALBERTA)

DATE DE L'AUDIENCE : LE 27 FÉVRIER 2017

JUGEMENT ET MOTIFS : LA JUGE MCVEIGH

DATE DES MOTIFS : LE 29 JANVIER 2018

COMPARUTIONS :

Terry R. Davis A. Naomi Nind Christiana M. Hadzoglou	POUR LA DEMANDERESSE
Robert Drummond Damon Park	POUR LE DÉFENDEUR

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER :

PARLEE MCLAWS LLO Calgary (Alberta)	POUR LA DEMANDERESSE
Procureur général du Canada Edmonton (Alberta)	POUR LE DÉFENDEUR