

Rapport annuel

2019-2020

|

Rapport annuel **2019-2020**

» www.tatc.gc.ca

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada 2020

N° de cat. TA51
ISSN : 1910-4898

Le 5 juin 2020

L'honorable Marc Garneau, C.P., député
Ministre des Transports
Transports Canada
Place de Ville, Tour C
330, rue Sparks, 29^e étage
Ottawa (Ontario) K1A 0N5

Monsieur le Ministre,

OBJET : RAPPORT ANNUEL 2019-2020

En conformité avec l'article 22 de la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada*, j'ai le plaisir de soumettre au Parlement, par votre entremise, le Rapport annuel du Tribunal d'appel des transports du Canada pour l'exercice 2019-2020.

Veuillez croire, Monsieur le Ministre, que c'est un honneur et un privilège de continuer de travailler au service des Canadiens et des Canadiennes dans le secteur national des transports.

Le président et premier dirigeant,

Charles S. Sullivan



[Tribunal d'appel des transports du Canada](#)

Rapport annuel
2019-2020

TABLE DES MATIÈRES

MESSAGE DU PRÉSIDENT	2
APERÇU DU PROGRAMME.....	5
INTRODUCTION.....	5
MANDAT	5
OBJECTIF ET DESCRIPTION.....	5
PRINCIPES DE BASE.....	7
STRUCTURE ORGANISATIONNELLE	7
ORGANIGRAMME.....	8
BILAN DE L'EXERCICE 2019-2020.....	9
EFFICACITÉ	9
JURISPRUDENCE DU TRIBUNAL.....	10
FORMATION ET PERFECTIONNEMENT.....	12
ACTIVITÉS DE RAYONNEMENT.....	13
RÉSULTATS ET PLANS POUR L'AVENIR.....	13
CONSEILLERS DU TRIBUNAL – À TEMPS PLEIN	15
CONSEILLERS DU TRIBUNAL – À TEMPS PARTIEL.....	17
RESSOURCES.....	36
DONNÉES STATISTIQUES.....	37
DONNÉES HISTORIQUES	42
LOI SUR LE TRIBUNAL D'APPEL DES TRANSPORTS DU CANADA.....	44

Message du président



Conformément à l'article 22 de la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada*, le présent rapport annuel 2019-2020 du Tribunal d'appel des transports du Canada, qui en est à sa 34^e année d'existence, est soumis à l'examen du Parlement du Canada et du ministre des Transports.

Créé par le Parlement du Canada en 1986, le Tribunal d'appel des transports du Canada, ou TATC, offre aux Canadiens une voie d'arbitrage indépendante, impartiale et transparente grâce à la tenue d'audiences en révision et en appel dans les secteurs maritime, ferroviaire, de l'aviation, des ponts et tunnels internationaux et des véhicules automobiles. Le mandat du Tribunal, qui consiste à statuer sur les mesures réglementaires prises par le ministre des Transports et l'Office des transports du Canada (OTC), a une incidence sur la vie et les moyens de subsistance des Canadiens et joue un rôle unique et actif dans les relations entre le gouvernement fédéral et les membres de la communauté des transports du Canada.

Les secteurs des transports du Canada évoluent continuellement en réponse aux technologies nouvelles et émergentes, à l'amélioration des méthodes de sécurité et de gestion des risques et à l'évolution des normes sociales et culturelles. Le mandat du Tribunal a récemment été élargi en raison de l'adoption de nouvelles lois par différentes autorités législatives, dont certaines touchent: les véhicules aériens téléguidés; la légalisation du cannabis récréatif; les bâtiments abandonnés, délabrés ou dangereux et les opérations de sauvetage maritime; la protection des passagers aériens; la sécurité automobile; la pollution par les hydrocarbures causée par les navires; et, les normes relatives à l'aptitude au service et les protocoles de gestion de la fatigue.

La charge de travail et l'arriéré de demandes en attente du Tribunal ont considérablement augmenté au cours des 18 derniers mois, une tendance qui devrait se poursuivre dans l'ère post-COVID-19. Le nombre croissant de demandes de révision faites auprès du TATC est attribuable à l'augmentation des activités de surveillance et de conformité réglementaire de Transports Canada dans les secteurs des transports assujettis à la réglementation fédérale, et à la sensibilisation accrue du public au rôle du Tribunal qui consiste à offrir un mécanisme d'arbitrage quasi judiciaire impartial aux membres de la communauté des transports du Canada.

L'exercice financier (EF) 2019-2020 a posé d'importants défis au Tribunal. En raison de la charge de travail croissante du TATC et de son arriéré, le Tribunal avait prévu tenir 60 audiences au cours de l'exercice 2019-2020, comme l'indiquait le plan d'affaires du TATC. Toutefois, le budget de fonctionnement du Tribunal relativement aux « audiences et à la formation » a été sous-financé de 50 pour cent, faisant en sorte que seulement 31 des 60 audiences prévues ont eu lieu, ce qui représente une diminution considérable par rapport aux 46 audiences tenues l'année précédente, au cours de l'exercice 2018-2019. Il est également inquiétant de constater que le budget de fonctionnement du TATC pour le prochain exercice financier, soit l'EF 2020-2021, est actuellement sous-financé de 60 pour cent, ce qui limitera le Tribunal à la tenue de 30 audiences seulement sur les 70 prévues.

Afin de préparer le TATC à l'élargissement de son mandat et à sa charge de travail croissante, le Tribunal a augmenté le nombre de ses conseillers à temps partiel à compter de 2018, le faisant passer de 13 à 40, en plus de se faire le champion des programmes internes de formation et de perfectionnement professionnel. Cinq autres conseillers à temps partiel sont entrés au service du Tribunal en septembre 2019, et trois médecins bilingues seront embauchés en 2020. Avec un effectif complet de 50 conseillers à temps partiel, le Tribunal se réjouissait d'avoir les arbitres dont il aurait besoin pour assumer sa charge de travail et s'attaquer à son arriéré croissant. Cependant, près de la moitié des 32 nouveaux conseillers qui se sont joints au Tribunal au cours des deux dernières années attendent toujours de terminer leur formation, un processus qui a été ralenti et interrompu par des pressions financières courantes.

Il est prévu que le personnel de l'administration centrale (AC) du Tribunal, ou secrétariat du TATC, compte 18 postes d'« équivalent temps plein » (ETP), comprenant un(e) président(e), un(e) vice-président(e) et 16 fonctionnaires. Le secrétariat fournit au Tribunal des services juridiques, éditoriaux, administratifs, de greffe et de gestion des dossiers afin que le TATC puisse s'acquitter du mandat qui lui est assigné. Le secrétariat du TATC compte actuellement sur un effectif de 60 pour cent en raison d'activités opérationnelles moins importantes que prévu, causées par le sous-financement du budget de fonctionnement du Tribunal. Néanmoins, la taille actuelle du secrétariat devrait être suffisante pour que le TATC statue sur 30 affaires au cours du prochain exercice financier. Un mandat de 60 à 70 audiences nécessiterait la présence de 18 employés à temps plein à l'AC.

L'arriéré de demandes en attente du Tribunal a plus que doublé au cours des 15 derniers mois, si bien qu'à la fin mars 2020, 180 audiences n'avaient toujours pas été prévues au calendrier. Fait important à souligner, un arriéré croissant signifie des délais d'attente plus longs pour les audiences, ce qui va à l'encontre des impératifs du Tribunal, à savoir un « accès en temps opportun à la justice administrative » et des « décisions de qualité remises aux parties dans un délai raisonnable ». Le gouvernement du Canada a intérêt à ce que le TATC soit efficace, car le programme d'application de la réglementation du ministre ne peut fonctionner sans un processus juridictionnel solide et réactif en mesure de rendre des décisions éclairées dans les meilleurs délais.

Le Tribunal a clôturé l'EF 2019-2020 avec un total de 325 dossiers de demandes d'arbitrage et un arriéré de 180 cas en attente d'une date d'audition. Les 145 affaires restantes ont été traitées dans le cadre du processus de demande et d'arbitrage du TATC, incluant 31 audiences formelles et 93 cas réglés au terme de négociations, de la divulgation de la preuve, ou grâce à la gestion des dossiers avant l'audience. La résolution de 93 affaires met en lumière les efforts fructueux des parties et du Tribunal visant à résoudre les litiges sans la tenue d'une audience formelle. Seuls les cas n'ayant pu être résolus entre les requérants et les autorités réglementaires fédérales ont fait l'objet d'une audience formelle devant le Tribunal. Le TATC continuera d'encourager Transports Canada, l'OTC et les requérants à régler leurs litiges par le dialogue et à l'aide de la divulgation de la preuve, avant de comparaître devant le Tribunal.

Tout au long de l'EF 2019-2020, le Tribunal a poursuivi ses efforts dans la mise en œuvre de mesures d'efficacité et d'initiatives de modernisation, notamment : un protocole de visioconférence et une installation interne de visioconférence; la soumission d'observations

écrites en lieu et place d'audiences en appel en personne; la transition de l'utilisation de dossiers papier à celle d'un système numérique de dépôt de documents par voie électronique; un système interne de gestion des dossiers; un protocole relatif aux dossiers confidentiels de nature médicale et secrète; un répertoire infonuagique sécurisé pour prendre en charge les audiences en visioconférence; un système de gestion des ressources et de planification opérationnelle doté d'un instrument de mesure du rendement entièrement intégré; une nouvelle approche plus efficace en matière de rédaction de décision; et, la mise à niveau du site Web du TATC comprenant l'ajout d'un formulaire de demande en ligne.

Le TATC a en effet besoin d'une modernisation plus poussée et de processus et de procédures plus efficaces, mais les manques de fonds actuels et le manque de services de soutien et de ressources continuent d'entraver la mise en œuvre d'un bon nombre des mesures et initiatives susmentionnées. Le « nouveau normal » pour les tribunaux administratifs qui émergera à la suite de la pandémie de la COVID-19 exigera très certainement des initiatives de modernisation et des mesures d'efficacité qui ne sont pas sans rappeler celles que le TATC prône depuis deux ans.

Malgré les fortes pressions financières qui pèsent sur le Tribunal depuis les 12 derniers mois, je suis plus que satisfait du rendement du personnel et des conseillers du Tribunal, ainsi que des résultats que nous avons été en mesure d'obtenir. En fait, les réalisations du Tribunal sont louables, et je suis convaincu que notre personnel et nos conseillers continueront d'exceller à délivrer notre mandat alors que nous nous engageons dans l'ère du « nouveau normal » qui émergera de la COVID-19.

L'occasion que j'ai eue d'agir à titre de président depuis deux ans et demi aux côtés d'un groupe de professionnels aussi dévoués et talentueux représente l'un des plus grands honneurs de ma carrière. Je suis très reconnaissant d'avoir obtenu la confiance de l'honorable ministre Marc Garneau alors que je m'efforçais de diriger le Tribunal au cours d'une période des plus difficiles.

Per ardua ad astra,

Charles S. « Duff » Sullivan
Président, premier dirigeant
Tribunal d'appel des transports du Canada

Aperçu du programme

Introduction

Le Tribunal d'appel des transports du Canada a remplacé en 2003 le Tribunal de l'aviation civile, créé en 1986 en vertu de la partie IV de la *Loi sur l'aéronautique*. Sur la recommandation du ministre des Transports et en vertu de l'article 73 de la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada (Loi sur le TATC)* sanctionnée le 18 décembre 2001, chapitre 29 des Lois du Canada (2001), la Loi est entrée en vigueur le 30 juin 2003.

La compétence du Tribunal s'étend aux audiences en révision et en appel émanant des secteurs du transport aérien, maritime, ferroviaire, et ceux des ponts et tunnels internationaux et de la sécurité automobile. Le Tribunal offre un processus d'examen indépendant à quiconque a reçu avis d'une action administrative ou d'une mesure d'application de la loi provenant du ministre des Transports ou de l'Office des transports du Canada (OTC), en vertu de diverses lois fédérales sur les transports.

L'article 2 de la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada* constitue le Tribunal et établit sa compétence comme étant celle que lui donnent diverses lois fédérales relatives aux transports, notamment la *Loi sur l'aéronautique*, la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, la *Loi sur la sûreté du transport maritime*, la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, la *Loi sur les transports au Canada*, la *Loi sur les ponts et tunnels internationaux*, la *Loi maritime du Canada*, la *Loi sur la sécurité automobile* et la *Loi sur la protection de la navigation*.

Mandat

Le mandat du Tribunal est de tenir des audiences indépendantes en révision ou en appel, à la demande des parties concernées, à la suite de mesures administratives et de l'application de la loi prises par le ministre des Transports et l'Office des transports du Canada, et ce, dans tous les secteurs des transports au Canada.

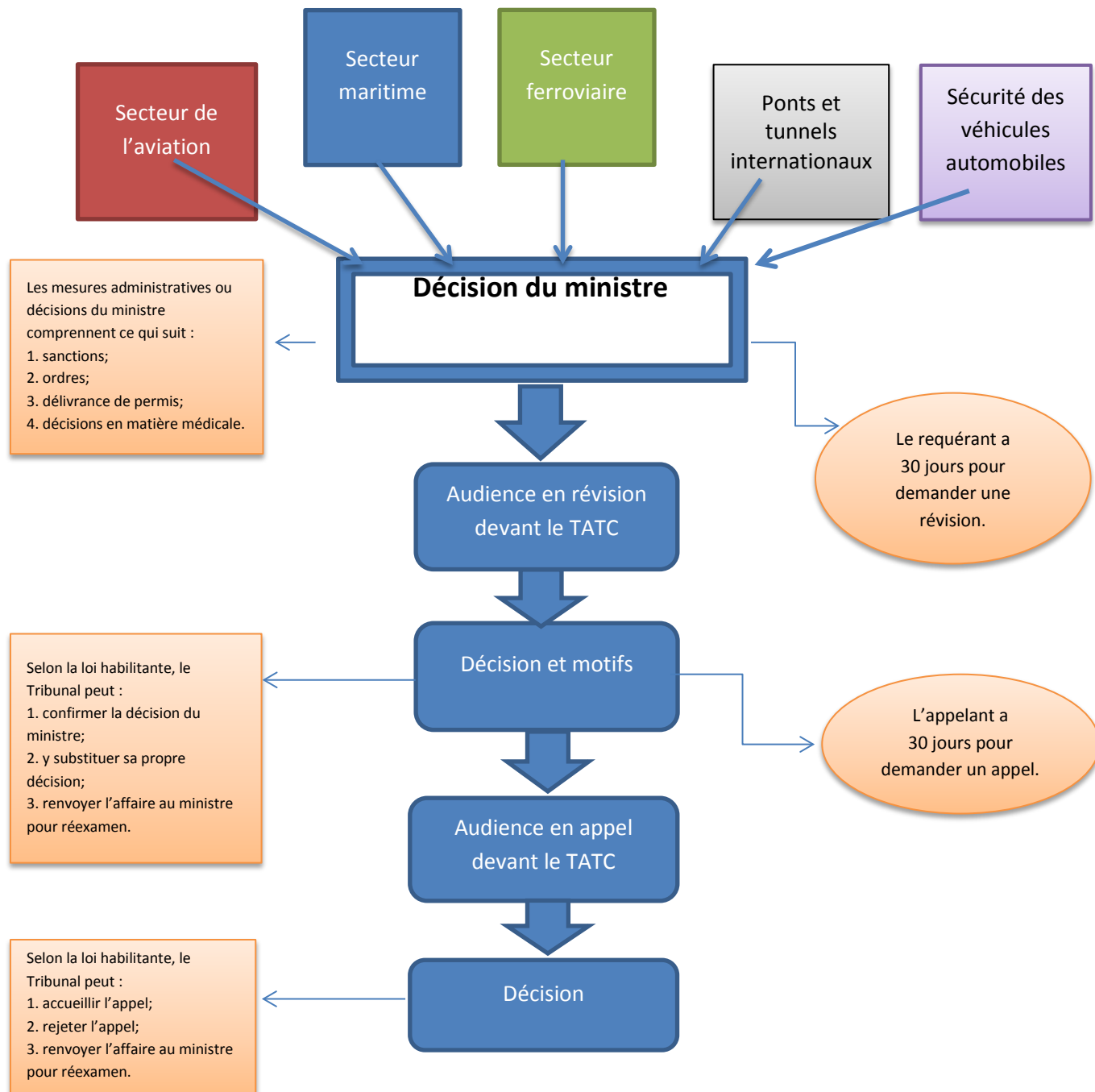
Objectif et description

L'objectif du Tribunal est de pourvoir le secteur multimodal des transports d'un processus offert par un organisme quasi judiciaire, indépendant et spécialisé dans le droit des transports, permettant la révision des mesures d'application de la loi et des décisions prises par le ministre des Transports relativement aux licences, ainsi que des décisions en matière d'application de la loi de l'Office des transports du Canada.

Parmi ces mesures et décisions administratives qui peuvent être examinées devant le Tribunal, on compte la délivrance d'ordres, l'imposition d'amendes ou la suspension, l'annulation ou le refus de renouveler, de délivrer ou de modifier des documents d'autorisation pour raisons médicales ou autres. La personne (physique ou morale) qui demande une révision par le Tribunal est désignée sous le nom de requérant ou de titulaire de document.

La révision d'une de ces décisions du ministre se fait par l'intermédiaire d'un processus juridictionnel qui peut comprendre une audience en révision et une audience en appel. Les audiences sont tenues rapidement, sans formalisme et conformément aux règles de justice naturelle.

À la suite d'une audience, le Tribunal peut, selon les dispositions particulières de la loi habilitante, soit confirmer la décision, soit y substituer sa propre décision ou renvoyer l'affaire au ministre pour réexamen. Cette décision n'est pas rendue de vive voix; en effet, conformément à la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada*, les conseillers qui ont entendu la cause doivent rendre une décision écrite.



Principes de base

Les principes fondamentaux régissant le Tribunal sont l'indépendance et l'expertise en matière de transports. L'exécution rigoureuse, compétente et complète du mandat du Tribunal détermine l'efficacité de ses rapports avec le milieu des transports à l'échelle nationale.

Le Tribunal offre ses services dans les deux langues officielles du Canada. Il s'agit également d'un tribunal itinérant, c'est-à-dire qu'il peut, dans la mesure du possible, tenir ses audiences un peu partout au Canada, selon les besoins des parties.

Dans les causes relatives aux sanctions administratives pécuniaires et aux ordres, l'audience a lieu normalement à l'endroit où l'infraction alléguée s'est produite, ou le plus près possible de cet endroit, ce qui permet aux témoins des parties de se présenter à une audience sans avoir à acquitter des dépenses de déplacement supplémentaires.

Les audiences portant sur des questions médicales ou relatives aux licences ont lieu à un endroit accessible par transport commercial et situé le plus près possible de la résidence du titulaire de document.

Structure organisationnelle

Le président et premier dirigeant du Tribunal en est aussi le gestionnaire supérieur responsable. À ce titre, il assure la direction et la supervision du travail des conseillers et des employés dans l'accomplissement du mandat opérationnel du Tribunal, conformément à l'article 5 de la *Loi sur le TATC*. Cela comprend la répartition entre les conseillers du travail et des affaires portées devant le Tribunal, et la conduite des travaux du Tribunal et de son administration.

Le vice-président est désigné par le gouverneur en conseil (GC) et, en vertu de la *Loi sur le TATC*, il assume les fonctions et responsabilités du gestionnaire supérieur, en l'absence du président. Un mandat formel décrit les responsabilités et les obligations redditionnelles du président et du vice-président.

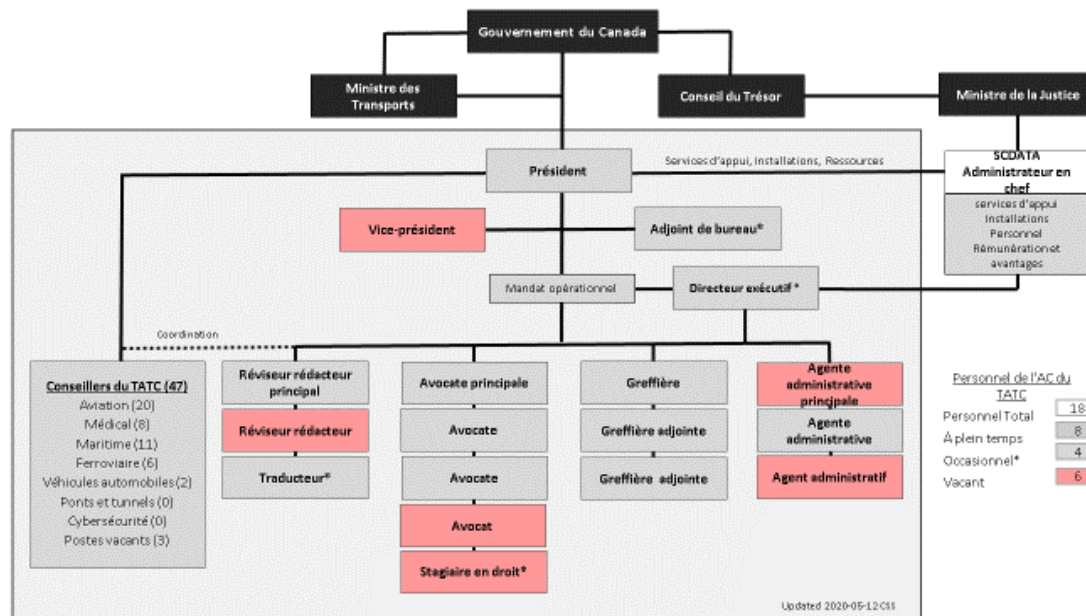
L'administrateur en chef du Service canadien d'appui aux tribunaux administratifs (SCDATA) est chargé de fournir des services d'appui et des installations au président du Tribunal. Le directeur exécutif assigné au secrétariat du TATC est responsable de la coordination des services d'appui et des installations pour le compte de l'administrateur en chef du SCDATA.

Les employés à temps plein qui consacrent leur temps au TATC sont affectés au secrétariat du TATC et relèvent du SCDATA, par l'entremise du directeur exécutif, pour les questions administratives ou relatives à la gestion des ressources humaines, et du président pour l'ensemble des questions liées au mandat opérationnel du Tribunal. La *Loi sur le Service canadien d'appui aux tribunaux administratifs* prévoit que « le président d'un tribunal administratif continue d'assurer la direction du tribunal et d'en contrôler les activités ».

Les conseillers sont originaires de partout au Canada et sont nommés par le gouverneur en conseil en fonction de leurs connaissances et de leur expertise en matière de transport. Le Tribunal a augmenté le nombre de ses conseillers à temps partiel à compter de 2018, le faisant

passer de 13 à 40, en plus de se faire le champion des programmes internes de formation et de perfectionnement professionnel. Cinq autres conseillers à temps partiel sont entrés au service du Tribunal en septembre 2019, et trois médecins bilingues seront embauchés en 2020. En raison des pressions financières courantes, près de la moitié des 32 nouveaux conseillers qui se sont joints au Tribunal en 2018 et 2019 attendent toujours de terminer leur formation.

Organigramme



Il est prévu que le personnel de l'administration centrale du Tribunal, ou secrétariat du TATC, compte 18 postes ETP, comprenant un(e) président(e), un(e) vice-président(e) et 16 fonctionnaires. Le secrétariat fournit au Tribunal des services juridiques, éditoriaux, administratifs, de greffe et de gestion des dossiers afin que le TATC puisse s'acquitter du mandat qui lui est assigné. Le secrétariat du TATC compte actuellement sur un effectif de 60 pour cent en raison d'activités opérationnelles moins importantes que prévu résultant des pressions financières courantes. Des 18 postes ETP, six sont vacants, quatre sont occasionnels ou partagés et huit sont dotés. La taille actuelle du secrétariat est suffisante pour que le TATC statue sur 30 affaires au cours de l'EF 2020-2021. Un mandat de 60 à 70 audiences nécessiterait la présence de 18 employés à temps plein à l'administration centrale.

Bilan de l'exercice 2019-2020

Efficacité

L'efficacité du Tribunal peut se mesurer à sa capacité de permettre aux intéressés du milieu canadien des transports d'obtenir la révision d'une décision ministérielle de façon juste, équitable et dans un délai raisonnable.

« Des décisions de qualité remises aux parties dans un délai raisonnable » est la marque distinctive du TATC. Bien que le Tribunal ne sacrifie pas la qualité au profil de la rapidité, un processus judiciaire administratif crédible et pertinent doit s'efforcer de rendre ses décisions aux parties concernées dans les meilleurs délais.

Dans des circonstances normales, le Tribunal accuse réception des demandes d'arbitrage dans les trois jours suivant la réception de la demande officielle d'audience en révision ou en appel, et fait tout en son possible pour confirmer une date d'audience dans les 30 jours. L'objectif du Tribunal est de tenir des audiences dans les 12 mois suivant la réception de la demande d'un requérant et de délivrer aux parties concernées sa décision à la suite d'une révision ou d'un appel dans les 90 et 120 jours, respectivement, suivant la fin de l'audience.

Le nombre d'audiences a diminué en 2019-2020, passant de 46 qu'il était l'année précédente à 31. En outre, les conseillers ont statué sur 6 demandes *ex parte*, chacune exigeant la rédaction de motifs écrits, et ont rendu des décisions interlocutoires dans 10 cas.

En 2019-2020, le temps écoulé avant qu'une décision ne soit rendue après la fin d'une audience en révision s'est chiffré en moyenne à 122 jours (une diminution de 17.5 pour cent par rapport à l'année précédente).

Le Tribunal encourage la communication et l'échange de documents entre les parties pour qu'elles puissent déterminer les points qu'elles peuvent régler entre elles avant de se présenter à l'audience. Cette approche réduit la durée des audiences et permet d'éviter les ajournements de dernière minute rendus nécessaires par des divulgations tardives d'information.

Au cours de l'exercice 2019-2020, 93 affaires ont été réglées sans la tenue d'une audience. Il y a lieu de souligner qu'un grand nombre de ces affaires découlaient de requêtes déposées auprès du Tribunal et qui ont été réglées peu de temps avant l'audience prévue, ce qui signifie que le greffier du TATC avait déjà effectué tout le travail logistique et administratif préalable à une audience formelle.

Les affaires conclues sans audience ont été réglées de plusieurs façons : le titulaire du document a payé l'amende avant le début de l'audience; le permis du titulaire du document a été rétabli par Transports Canada avant l'audience; le titulaire du document a retiré sa demande d'audience à la suite de la divulgation de la preuve; le ministre a retiré son avis; ou les parties en sont venues à une entente négociée.

En 2018-2019, le Tribunal avait renvoyé 2 affaires au ministre pour réexamen (1 du secteur de l'aviation, 1 du secteur maritime). Nous attendons les dénouements de ces affaires.

En 2019-2020, le Tribunal a renvoyé 4 affaires au ministre pour réexamen (3 du secteur de l'aviation et 1 du secteur maritime). Nous attendons les dénouements de ces affaires.

Jurisprudence du Tribunal

Les cas suivants servent d'exemples afin de démontrer la variété de sujets et de résultats des affaires qu'entend le TATC. Ces décisions démontrent également pourquoi le Tribunal doit compter sur des conseillers spécialisés qui maîtrisent bien la complexité technique de leurs champs d'expertise.

Révision d'un refus de délivrer un document d'aviation canadien en vertu de la *Loi sur l'aéronautique* **2019 TATCF 54 (révision)**

Dans un avis de suspension d'un document d'aviation canadien (DAC) daté du 13 mars 2017, Transports Canada (TC) informait le requérant que son DAC serait suspendu, du fait que les résultats de son test de compétences linguistiques pour l'aviation effectué le 23 octobre 2012, selon lesquels il a été évalué comme étant de niveau 6 – Expert, n'avaient pu être acceptés. L'avis indiquait que Transports Canada avait reçu « des éléments de preuve de l'Autorité japonaise de l'aviation civile qui démontrent clairement » qu'il n'avait pas affiché les compétences d'un expert de niveau 6 précisées dans la norme 421.06(4) du *Règlement de l'aviation canadien (RAC)*.

Le ministre a soutenu que le requérant ne répondait plus aux conditions de délivrance du document (alinéa 7.1(1)b) de la *Loi sur l'aéronautique (Loi)* et que l'intérêt public et les antécédents aériens du requérant justifiaient également la suspension (alinéa 7.1(1)c) de la *Loi*.

Le requérant a prétendu que le ministre n'avait pas compétence pour rendre la décision du 13 mars 2017. Il a fait valoir que l'alinéa 7.1(1)a) de la *Loi* ne s'appliquait pas, puisqu'une personne qui détient un niveau 4 – Fonctionnel, tout comme celle qui possède un niveau 6 – Expert, est par définition compétente, la différence étant simplement qu'une personne est suffisamment compétente alors que l'autre est exceptionnellement compétente.

Le conseiller en révision n'a pas accepté les prétentions du requérant. Le conseiller a conclu que le ministre pouvait déterminer, compte tenu de la preuve pertinente, qu'une personne avait obtenu un certain niveau de compétence linguistique et qu'elle était par la suite devenue incompétente en raison d'une situation imprévue (par exemple la maladie), ou qu'elle n'était pas compétente au départ en ayant obtenu un certain niveau de compétence linguistique en vertu de la norme 421.06(4) du *RAC*.

Le conseiller en révision a statué que le ministre des Transports avait prouvé, selon la prépondérance des probabilités, que le requérant ne répondait plus aux conditions de maintien en état de validité de sa qualification de compétence linguistique de niveau 6 – Expert, et a donc confirmé la décision du ministre de suspendre le DAC délivré au requérant, conformément au paragraphe 7.1(7) de la *Loi*.

Révision d'un refus de délivrer un document d'aviation canadien en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*

2019 TATCF 34 (révision)

Dans un avis de refus de délivrer ou de modifier un document d'aviation canadien (DAC) en date du 16 novembre 2017, et conformément à l'alinéa 6.71(1)b) de la *Loi*, Transports Canada a avisé le requérant qu'il ne lui accorderait pas les avantages rattachés à sa compétence de pilote à l'égard de l'aéronef CL-65, puisqu'il avait échoué à un contrôle de compétence pilote (CCP) le 6 novembre 2017.

Le ministre a soutenu qu'au cours de son vol de vérification, le requérant avait erronément diagnostiqué deux mauvais fonctionnements, soit la température élevée du système hydraulique 2 (exercice 23) et la panne moteur — pression d'huile (exercice 22), et que par conséquent, le pilote vérificateur agréé (PVA) avait correctement attribué une note de 1 à l'égard des deux exercices.

Le requérant a prétendu qu'il avait été chargé de voler en compagnie d'un pilote agissant à titre de pilote surveillant (PM) et que de ce fait, pour diverses raisons, il avait été difficile pour lui de s'acquitter correctement de ses tâches de pilote aux commandes (PF). Il a soutenu qu'au cours de l'exercice 23 du test en vol, soit la situation d'urgence relative à la surchauffe du système hydraulique 2, l'équipage avait suivi la bonne procédure en fonction de la température hydraulique qu'il avait observée au moment de l'urgence. Pour ce qui est de l'exercice 22, l'urgence relative à la panne moteur — pression d'huile, il a déclaré que c'était le PM qui avait utilisé la mauvaise liste de vérification, et il s'est souvenu que le vol avait été interrompu prématurément dès que la liste de vérification avait été choisie.

Le Tribunal a déterminé, en fonction de la preuve, que le PVA avait eu raison d'attribuer à cet exercice de test en vol la note de 1 à la suite d'une erreur critique, car l'équipage n'a pas mis en œuvre les mesures appropriées au mauvais fonctionnement, démontrant ainsi un manque de connaissances et de compréhension.

Le Tribunal a conclu que le ministre des Transports avait prouvé, selon la prépondérance des probabilités, que le requérant ne répondait pas aux conditions de délivrance ou de modification d'un document d'aviation canadien, en application de l'alinéa 6.71(1)b) de la *Loi sur l'aéronautique*, confirmant par conséquent la décision du ministre en vertu du paragraphe 6.72(4) de la *Loi*.

Sanction pécuniaire en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*

2019 TATCF 14 (révision)

Le ministre des Transports a allégué que le capitaine du bâtiment *AML Cavalier Maxim (Cavalier)* avait entravé le passage d'un navire à deux reprises. Le ministre a soutenu qu'au cours de ces deux incidents la requérante n'avait pas pris toutes les mesures utiles pour assurer la sécurité du bâtiment et des personnes à son bord, contrevenant ainsi au paragraphe 109(1) de la

Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada (LMMC 2001). Le ministre a imposé une sanction administrative pécuniaire de 6 500 \$ à la requérante, à titre de représentant autorisé du *Cavalier*.

Le Tribunal a statué que, lors des deux incidents, le *Cavalier* n'avait pas laissé suffisamment de place pour assurer le passage sécuritaire des autres navires, et que la requérante n'avait pas pris toutes les mesures utiles pour assurer la sécurité du bâtiment et des personnes à bord. Le Tribunal a conclu que, dans chaque cas, la requérante n'avait pas réussi à établir une défense de diligence raisonnable.

Le Tribunal a conclu que le ministre des Transports avait prouvé, selon la prépondérance des probabilités, que la requérante avait contrevenu au paragraphe 109(1) de la *LMMC 2001*. Toutefois, le Tribunal n'a pas reconnu la présence de facteurs aggravants et a réduit l'amende de 6 500 \$ à 5 000 \$.

Formation et perfectionnement

Lorsque de nouveaux conseillers sont nommés, ils bénéficient d'une formation donnée sur place concernant tous les aspects du droit administratif, du transport, du processus de règlement des différends et celui de la rédaction des décisions. Les conseillers en exercice bénéficient pour leur part d'occasions de perfectionnement professionnel régulières, notamment des webinaires et des mises à jour jurisprudentielles. Le personnel juridique du Tribunal vient en aide aux conseillers relativement à toute question soulevée avant, pendant ou après les audiences. Les conseillers et les membres du personnel sont par ailleurs encouragés à poursuivre chaque année leur formation professionnelle. Cette approche combinée aide les conseillers à maximiser leur efficacité tout au long du processus décisionnel, à se tenir au fait de l'évolution du droit administratif et du secteur des transports fédéral et à rendre des décisions conformément aux valeurs et aux résultats attendus qui s'inscrivent dans le mandat du Tribunal. Les politiques du Tribunal sont régulièrement révisées et mises à jour au besoin dans le site Web du TATC. Par ailleurs, un recueil complet des politiques, notamment celles relatives à l'administration interne, est remis à tous les conseillers.

Les ressources pour la formation des conseillers et du personnel sont disponibles dans divers formats, notamment en ligne, sur support électronique et sous forme de publications traditionnelles. La communication est entretenue de façon continue avec les conseillers, notamment à l'aide d'une mise à jour régulière du président sur les activités du Tribunal et l'actualité juridique pertinente. En 2019-2020, le Tribunal a continué d'offrir des webinaires de perfectionnement professionnel aux conseillers, sur divers sujets, y compris des mises à jour dans les domaines du droit administratif et celui des transports et de la jurisprudence pertinente.

Le succès continu du Tribunal est attribuable à l'accent qu'il met sur la formation et le perfectionnement de ses conseillers et de son personnel. Le plan d'affaires du Tribunal identifie les cours de formation et de développement professionnel qu'ont suivis le personnel à temps plein et les conseillers à temps partiel au cours du présent exercice financier, y compris le financement et les ressources nécessaires à ces activités essentielles.

Activités de rayonnement

Les activités de rayonnement et d'engagement dans le secteur des transports sont importantes pour la pertinence et la crédibilité du Tribunal, car ces événements sensibilisent le public au mandat du Tribunal et suscitent de l'intérêt à l'égard du rôle important que joue le Tribunal en tenant des audiences indépendantes en révision et en appel, à la demande du ministre des Transports et des membres des secteurs des transports du Canada. L'engagement sectoriel est également important pour le recrutement de nouveaux conseillers à temps partiel. Le Tribunal avait prévu participer à six activités de rayonnement et d'engagement au cours de l'EF 2019-2020, mais n'a pris part qu'à deux d'entre elles en raison des pressions financières actuelles.

Le président du Tribunal a été conférencier invité à la conférence annuelle de 2019 sur la sécurité de l'Association des pilotes de ligne aérienne (ALPA) à Washington, D.C. Pour sa part, la vice-présidente fut personnalité invitée et panéliste au Symposium de 2019 des Master Mariners of Canada, à Ottawa.

La vice-présidente a par ailleurs participé à l'organisation du Colloque annuel du Conseil des tribunaux administratifs canadiens (CTAC), en plus d'apporter son soutien au Barreau de l'Outaouais dans la création d'un nouveau site Web et quant à son rayonnement par les médias sociaux.

Résultats et plans pour l'avenir

La crédibilité et la pertinence du Tribunal reposent sur ses conseillers à temps partiel et son personnel à temps plein. Pour s'acquitter de son mandat opérationnel, le Tribunal doit pouvoir compter, partout au Canada, sur un nombre optimal de conseillers possédant les compétences et le savoir-faire recherchés relativement aux différents modes de transport, en plus de l'expertise juridique ou médicale nécessaire. Le président répartit les affaires entre les conseillers du Tribunal en fonction de leur expérience et leur compétence dans leur domaine des transports respectif.

Outre les audiences tenues cette année, deux conseillers du Tribunal ont chacun réalisé une étude : le D^r Chris Brooks a entrepris une analyse des questions et des cas dont le Tribunal a été saisi au cours des dernières années; et, le D^r Robert Perlman a effectué une étude sur l'impact de la légalisation du cannabis récréatif dans les secteurs des transports du Canada. Ces deux études sont offertes au public sur demande auprès du Tribunal.

De plus, le Tribunal a continué d'élaborer et de mettre en œuvre plusieurs mesures d'efficience et initiatives de modernisation, notamment :

- un protocole de visioconférence et une installation interne de visioconférence ;
- la soumission d'observations écrites en lieu et place d'audiences en appel en personne ;
- la transition de l'utilisation de dossiers papier à celle d'un système numérique de dépôt de documents par voie électronique ;

- un système interne de gestion des dossiers ;
- un protocole relatif aux dossiers confidentiels de nature médicale et secrète ;
- un répertoire infonuagique sécurisé pour prendre en charge les audiences en visioconférence ;
- un système de gestion des ressources et de planification opérationnelle doté d'un instrument de mesure du rendement entièrement intégré ;
- une nouvelle approche plus efficace en matière de rédaction de décision ; et,
- la mise à niveau du site Web du TATC comprenant l'ajout d'un formulaire de demande en ligne.

Bien que les manques de fonds actuels et le manque de services de soutien et de ressources aient entravé la mise en œuvre de certaines des mesures et initiatives susmentionnées, il est désormais prévu que le « nouveau normal » pour les tribunaux administratifs qui émergera de la pandémie de la COVID-19 exigera les mêmes initiatives que le TATC prône depuis deux ans.

CONSEILLERS DU TRIBUNAL – À TEMPS PLEIN

Charles S. « Duff » Sullivan

Kanata (Ontario)



Charles Sullivan a d'abord fait son entrée au Tribunal en octobre 2014 à titre de conseiller à temps partiel, puis a été nommé vice-président et président par intérim en octobre 2017. Le 27 octobre 2018, le gouverneur en conseil le nommait président et premier dirigeant du Tribunal d'appel des transports du Canada. Cette nomination du gouverneur en conseil s'accompagne d'un mandat de quatre ans.

Duff est un ancien officier général et commandant supérieur qui a œuvré au plus haut niveau de leadership opérationnel et de commandement.

Après une carrière de 31 ans dans l'Aviation royale canadienne, il a rejoint le secteur privé en novembre 2009 à titre de chef, supervision de la sécurité opérationnelle de NAV Canada, le fournisseur de services de navigation aérienne au pays. En juillet 2013, il est devenu expert-conseil, offrant mentorat et encadrement dans les domaines de la stratégie d'entreprise, de l'éthique et du leadership, de la supervision de la sécurité et de la gestion des risques d'entreprise, et des opérations fondées sur le renseignement. En octobre 2015, Duff a été nommé associé et conseiller principal chez David Pratt et Associates.

Duff a également occupé plusieurs postes de cadres supérieurs et des postes de direction de premier plan tout au long de sa carrière. Comme directeur général du développement des capacités au Quartier général de la Défense nationale, il a dirigé une équipe diversifiée de scientifiques en recherche pour la défense, de chercheurs universitaires et d'analystes militaires principaux; équipe qui était chargée de la conception et de la mise en œuvre de la planification axée sur les capacités, afin d'identifier les futures capacités militaires du Canada. À titre de directeur de la sécurité internationale et conseiller principal en matière de défense du Bureau du Conseil privé du premier ministre du Canada, il a assuré la surveillance des politiques relativement à la « Stratégie de défense Le Canada d'abord », au NORAD, à l'OTAN et à la mission de sécurité du Canada en Afghanistan. À la suite des événements du 11 septembre, et alors qu'il était directeur des opérations de la région canadienne du NORAD, il a été à l'origine de l'élaboration de la nouvelle mission canadienne de défense intérieure et de sécurité continentale, et de la mission de sécurité aérienne du sommet du G8 de 2002, à Kananaskis (Alberta).

Avant de prendre sa retraite des Forces aériennes, Duff a effectué une période de service de 12 mois en Afghanistan, à titre de major-général. Il était alors le commandant de la composante aérienne et le chef adjoint des opérations interarmées de l'OTAN. En tant que commandant de théâtre de l'aviation, il a assuré la direction de plus d'une douzaine d'aérodromes de la coalition, dont ceux de Kandahar et de Kaboul, en plus de diriger des opérations aériennes militaires et civiles dans tout le pays, y compris des opérations de combat aérien de la coalition de 42 pays de l'OTAN. En sa qualité de chef adjoint des opérations interarmées, il avait un pouvoir d'approbation relativement aux opérations des forces terrestres et spéciales, au ciblage dynamique et d'urgence, et aux missions antidrogue de l'OTAN. Duff a également été nommé à la tête d'enquêtes internationales de haut niveau concernant l'opération Medusa de l'OTAN en

2006 dans la province de Kandahar, en Afghanistan, et sur la frappe aérienne de Kunduz en 2009, près de la ville de Kunduz, en Afghanistan.

Durant sa carrière dans les Forces aériennes comme pilote professionnel et pilote de chasse, Duff a accumulé plus 3 500 heures de vol aux commandes d'avions à réaction, dont 1 600 dans le cockpit d'un Hornet CF-18, dans des fonctions d'attaque au sol et de supériorité aérienne. Il a effectué des missions opérationnelles en Europe, dans le golfe Persique, en Bosnie, en Croatie, au Kosovo, dans l'Extrême-Arctique canadien et en Atlantique Nord. Il a commandé un élément de contrôle aérien tactique, un escadron de chasseurs CF-18, une escadre de chasseurs des Forces aériennes et sa base d'exploitation principale, ainsi que les forces de l'OTAN dans le cadre d'opérations de combat en Afghanistan.

Jacqueline Corado



Jacqueline Corado a agi à titre de vice-présidente du Tribunal d'appel des transports du Canada du 27 octobre 2018 jusqu'en décembre 2019. Elle a retrouvé son poste d'avocate principale du TATC en janvier 2020.

M^{me} Jacqueline Corado a été admise au Barreau du Québec en 2005, et a depuis pratiqué dans les domaines du contentieux, du droit administratif et des décisions arbitrales. Elle a travaillé dans les secteurs privés et publics, et ce à tous les paliers de gouvernement : municipal, provincial et fédéral. Aussi, elle a agi comme conférencière à de nombreux ateliers et conférences touchant ses domaines de pratique.

Jacqueline œuvre en droit des transports depuis 2010 et possède une vaste expertise dans tous les secteurs des transports : aviation, maritime, ferroviaire, ponts et tunnels internationaux et véhicules automobiles. En 2015, elle a fait son entrée au Tribunal d'appel des transports du Canada à titre d'avocate principale, poste qu'elle a occupé jusqu'à ce qu'elle soit nommée vice-présidente du TATC. Entre autres initiatives, elle a créé des programmes et tout le matériel de formation pour les conseillers du Tribunal, et était responsable du perfectionnement professionnel de tous les conseillers actuels et du président du TATC, y compris du processus de sélection qui a servi à la nomination de 44 conseillers. Elle a réorganisé et renforcé les politiques du Tribunal, dont la gestion de l'information et le traitement de renseignements confidentiels.

Jacqueline est parfaitement bilingue en plus d'être une experte reconnue en matière de Charte (autant la *Charte des droits et libertés de la personne* du Québec que la *Charte canadienne des droits et libertés*). Avant de devenir vice-présidente du TATC, elle avait été nommée assesseure au Tribunal des droits de la personne du Québec.

Le TATC étant un tribunal fédéral quasi judiciaire, il va sans dire que les travaux du Tribunal exigent une expertise juridique hautement spécialisée dans les domaines du droit administratif, du contentieux, des décisions arbitrales et du droit des transports. Jacqueline possède toutes les compétences juridiques requises et éprouvées pour en faire partie; sa vaste expertise a d'ailleurs été reconnue à maintes reprises dans le milieu juridique.

CONSEILLERS DU TRIBUNAL – À TEMPS PARTIEL

La liste qui suit est une liste complète des conseillers à temps partiel qui ont été conseillers du Tribunal au cours de l'exercice 2019-2020 :

George Ashley

Ottawa (Ontario)

» [Nommé conseiller à temps partiel pour un mandat de quatre ans le 29 novembre 2017.](#)

M. George « Ron » Ashley est un retraité du Canadien Pacifique où il occupait un poste de conseiller juridique principal. Auparavant, il avait été conseiller principal à l'Office des transports du Canada. Dans les deux cas, il veillait à assurer la conformité aux lois de réglementation de l'économie qui affectaient les compagnies de chemin de fer opérant au Canada et aux États-Unis. En 2008, une année de transition qui l'a fait passer du secteur public au secteur privé, il a été nommé commissaire auprès de la Commission de l'immigration et du statut de réfugié du Canada, un tribunal quasi-judiciaire pour lequel il a présidé des audiences en appel en matière d'immigration. Il a débuté sa carrière au Bureau de la concurrence au moment où le Canada vivait une période de déréglementation dans les domaines aérien et ferroviaire. M. Ashley possède une vaste expérience des audiences réglementaires, des appels en matière litigieuse et de la rédaction de décisions quasi-judiciaires. Il est diplômé en droit et en administration de l'Université Queen's.

Sandra Attersley

Dartmouth (Nouvelle-Écosse)

» [Nommée conseillère à temps partiel pour un mandat de quatre ans le 29 novembre 2017.](#)

M^{me} Attersley est diplômée du Collège de la Garde côtière canadienne depuis 1981, du Marine Institute depuis 1986, et a également reçu un diplôme de la Dalhousie Law School en 1996. Au cours de sa carrière, M^{me} Attersley a évolué dans plusieurs domaines de l'industrie maritime, y compris l'opération de navires de la Garde côtière canadienne, la construction et l'architecture navales ainsi que la pratique du droit maritime. Aussi, elle a donné des conférences sur les politiques et l'administration des transports maritimes dans le cadre du programme Masters of Marine Management de l'Université Dalhousie. Comme avocate en droit maritime, sa pratique inclut l'évaluation de dommages maritimes et la détermination de la responsabilité et de la causalité pour les compagnies d'assurance et les propriétaires de navires. M^{me} Attersley a siégé au conseil d'administration de la Mission to Seafarers, à Halifax, et de la firme Techsploration Inc. Elle est également membre de l'Association canadienne de droit maritime et de l'Institut canadien de génie maritime.

Blaine Beaven

Saskatoon (Saskatchewan)

» [Nommé conseiller à temps partiel pour un mandat de quatre ans le 26 mars 2018.](#)

M. Beaven est avocat de la défense au sein de l'étude Scott & Beaven à Saskatoon, en Saskatchewan. Il pratique surtout le droit criminel, et a représenté des prévenus à tous les paliers de tribunaux en Saskatchewan. Il a fréquenté l'Université de la Saskatchewan où il a obtenu son baccalauréat ès arts en 2006 et son baccalauréat en droit en 2009. M. Beaven est par ailleurs un

pilote professionnel qui a passé plusieurs étés dans le nord du Manitoba afin d’agir en tant que pilote de brousse aux commandes d’un aéronef bimoteur doté de flotteurs. Il utilise régulièrement son appareil privé pour se rendre à des tribunaux situés en régions éloignées. M. Beaven détient le grade de Major dans les Forces armées canadiennes, et œuvre présentement auprès des Organisations de cadets du Canada, en s’impliquant notamment dans le programme de vol comme pilote de planeur et pilote d’avion-remorqueur.

Fazal Bhimji

Delta (Colombie-Britannique)

» [Nommé conseiller à temps partiel pour un mandat de quatre ans le 26 mars 2018.](#)

M. Bhimji a connu une carrière de 36 ans dans l’industrie aéronautique, dans diverses régions du Canada, à titre de contrôleur de la circulation aérienne et pilote privé. Il a débuté sa carrière à Transports Canada comme contrôleur d’aéroport (VFR) et contrôleur régional (IFR), et était superviseur à la tour de Vancouver pour Nav Canada, au moment de sa retraite. Il a déjà agi à titre de président de l’Association canadienne du contrôle du trafic aérien, et a représenté le Canada en cette qualité au sein de nombreux comités internationaux. M. Bhimji offre des services de médiation et d’arbitrage dans les domaines civil et du milieu de travail, et siège en tant que membre du Health Professions Review Board et du Employment and Assistance Appeal Tribunal de la Colombie-Britannique. M. Bhimji est membre du corps professoral du Justice Institute of BC et du BC Institute of Technology.

D^r Christopher J. Brooks

Kanata (Ontario)

» [Le mandat du D^r Brooks, à titre de conseiller à temps partiel, a été renouvelé le 4 janvier 2018 pour une période de trois ans.](#)

Le D^r Christopher Brooks est médecin, scientifique et inventeur. Il compte 50 ans d’expérience en tant que médecin au sein de la marine, de l’industrie et en exercice privé. Il a complété une spécialisation en médecine du travail au Royal College of Physicians de Londres et a obtenu un diplôme en médecine aéronautique à Farnborough, au Royaume-Uni. Il a occupé une grande variété de postes, notamment médecin à bord d’un sous-marin nucléaire, médecin de l’air, commandant pour la Marine royale canadienne au Stadacona Hospital d’Halifax et médecin-chef du commandement pour l’Aviation royale canadienne et la Marine royale canadienne. Pendant 11 ans, le D^r Brooks a été directeur en recherche et développement pour Survival Systems Ltd., à Dartmouth, en Nouvelle-Écosse, où il a contribué à introduire des systèmes respiratoires d’urgence dans les hélicoptères pour l’industrie canadienne des hydrocarbures extracôtiers. Le D^r Brooks occupe actuellement le poste d’expert-conseil en médecine du travail pour le Bureau de la sécurité des transports du Canada et le ministère de la Défense nationale. Parmi les prix qu’il a reçus, on compte l’Ordre du mérite militaire, la Médaille du jubilé de la Reine et le plus grand prix de distinction de l’Office des normes générales du Canada pour son travail lié aux vêtements de survie et aux gilets de sauvetage. De plus, il a publié plus de 70 livres, rapports et articles sur des questions relatives à la santé et à la sécurité au travail.

Jason Burk

Stoney Creek (Ontario)

» [Nommé conseiller à temps partiel pour un mandat de quatre ans le 15 avril 2019.](#)

Jason Burk détient un baccalauréat en sciences infirmières de l'Université Queen's. À la suite de ses études universitaires, il a obtenu son autorisation pour exercer la profession d'infirmier autorisé (IA), et une accréditation en tant que technicien ambulancier paramédical. M. Burk a travaillé pendant plusieurs années comme infirmier navigant et ambulancier paramédical, assurant le rapatriement aéromédical de Canadiens malades et blessés à l'étranger. Il exerce aussi à titre de technicien ambulancier paramédical en Ontario depuis plus de 17 ans. M. Burk a entrepris sa carrière dans l'aviation dès son plus jeune âge, effectuant sa formation initiale en vol à l'âge de 17 ans. Par la suite, il a obtenu ses licences de pilote professionnel et de pilote de ligne, a atteint le rang de commandant de bord, puis a piloté le Boeing 737 pour l'une des compagnies aériennes internationales du Canada. À ce jour, il demeure instructeur en qualification de type pour le Boeing 737 et détient toujours son autorisation en tant qu'infirmier, son accréditation de technicien ambulancier paramédical et sa licence de pilote de ligne.

Brad M. Caldwell

Vancouver (Colombie-Britannique)

» [Le mandat de M^e Caldwell, à titre de conseiller à temps partiel, a été renouvelé le 4 janvier 2018 pour une période de trois ans.](#)

M^e Caldwell détient un baccalauréat en droit de la Faculté de droit de l'Université Victoria et un certificat en médiation spécialisée. Il pratique le droit depuis son admission à la Law Society of British Columbia en 1986, tout particulièrement dans le contentieux de la marine et des pêches, dans le droit général des affaires et dans le droit administratif. Avant sa carrière juridique, M^e Caldwell avait acquis de l'expérience pratique dans l'industrie de la marine en tant que pêcheur, matelot de pont, plongeur à des fins commerciales et débardeur. Parmi les associations professionnelles dont M^e Caldwell fait partie, mentionnons l'Association canadienne de droit maritime, la Law Society of British Columbia et la Marine Insurance Association of British Columbia.

Mark S. Conrad

Winnipeg (Manitoba)

» [Nommé conseiller à temps partiel pour un mandat de quatre ans le 29 novembre 2017.](#)

M. Conrad a pris sa retraite après une carrière de 30 ans à Transports Canada. Avec le Groupe Aéroports, il a œuvré dans la division du développement aéroportuaire et commercial ainsi qu'aux opérations aéroportuaires. Il a aussi occupé divers postes relatifs aux politiques et aux ressources humaines avant de devenir directeur exécutif, responsable de la sécurité ferroviaire et du transport des marchandises dangereuses dans la région des Prairies et du Nord. M. Conrad est un fervent partisan de l'utilisation de l'analytique dans toutes les affaires axées sur la sécurité, et il a favorisé l'utilisation accrue des données de sécurité au sein de sa région afin d'orienter les programmes d'inspection des rails. M. Conrad est titulaire d'une maîtrise en administration des affaires de l'Université du Manitoba et d'un certificat en gestion stratégique des agences réglementaires de l'Université Harvard.

William R. Cottick

Victoria (Colombie-Britannique)

» [Nommé conseiller à temps partiel pour un mandat de quatre ans le 21 février 2018.](#)

M. Cottick est un avocat pratiquant à Victoria, en Colombie-Britannique, dans les domaines du droit commercial et des sociétés, des transports et du droit administratif, et membre du Health Professions Review Board de la Colombie-Britannique. Il détient un baccalauréat en droit de l'Université de la Colombie-Britannique, une maîtrise en droit de la London School of Economics, une maîtrise en administration de l'Ivey Business School, en plus d'être titulaire d'un diplôme en droit aérien et spatial de la London Institute of World Affairs. Il a occupé des postes d'avocat principal et de cadre supérieur chez Wardair International, Laidlaw Inc. (propriétaire des lignes d'autobus Greyhound dans toute l'Amérique du Nord), Jannock Limited, et plus récemment chez BC Ferries, où il était vice-président directeur et avocat général. M. Cottick a aussi agi à titre de conseiller juridique pour la Commission d'enquête Moshansky sur l'écrasement d'un avion d'Air Ontario, à Dryden (Ontario), et est titulaire d'une licence de pilote canadienne. Très actif dans sa communauté, il est gouverneur avec le Corps canadien des commissionnaires, et membre du conseil consultatif de la compagnie théâtrale Blue Ridge. M. Cottick fut récipiendaire du Financial Post/ZSA Western Canada General Counsel Lifetime Achievement Award grâce à son travail dans le secteur des transports, ainsi qu'en gouvernance d'entreprise.

D^r Robert Cronin

Courtenay (Colombie-Britannique)

» [Nommé conseiller à temps partiel pour un mandat de quatre ans le 29 novembre 2017.](#)

Le D^r Cronin a obtenu un diplôme en médecine de l'Université Queen's en 1970 et une certification en médecine familiale de l'Université McMaster en 1973. Il est un médecin de famille à la retraite qui a pratiqué dans diverses régions, y compris Flin Flon et Winnipeg, au Manitoba, et Yellowknife dans les Territoires du Nord-Ouest. Il a également travaillé pendant cinq ans pour l'unité médicale du Nord à l'Université du Manitoba comme médecin itinérant dans des collectivités isolées des Premières Nations du Nord du Manitoba. Son expérience de l'aviation est variée. Il a été médecin-examineur de l'aviation civile pendant plusieurs années, agent médical de l'aviation à Transports Canada durant 3 ans, et médecin de la réserve aérienne auprès de la 17^e Escadre Winnipeg pendant 12 ans. Au cours de cette période, il a œuvré comme médecin de l'air avec le 435^e Escadron dans des appareils Hercules dans le cadre de missions de recherche et sauvetage, de vols d'entraînement, de missions de transport, d'évacuation médicale, et de ravitaillement en vol. Il a également participé à de nombreux vols avec le 402^e Escadron de la ville de Winnipeg, dans le cadre de vols d'entraînement de l'école de navigation aérienne à bord d'appareils Dash 8. Le D^r Cronin possède une licence de pilote privé et compte environ 850 heures de vol en tant que commandant de bord, dont la plupart ont été effectuées dans les Territoires du Nord-Ouest, alors qu'il visitait les communautés autochtones pour donner des cliniques médicales. Il est également médecin de plongée qualifié et a travaillé avec des plongeurs en recherche et sauvetage, des plongeurs de la GRC et des plongeurs commerciaux civils à ce titre.

D^r Vern Davis

Victoria (Colombie-Britannique)

» [Nommé conseiller à temps partiel pour un mandat de quatre ans le 29 novembre 2017.](#)

Le D^r Davis a obtenu son doctorat en médecine de l'Université de Calgary, en 1981. Avant de fréquenter l'école de médecine, il a été diplômé du Collège militaire royal et servi quatre ans en mer auprès de la Marine royale canadienne comme chef de quart à la passerelle, navigateur, et officier des communications et de la guerre électronique sur un destroyer. Après son internat et une année de chirurgie générale en résidence, le D^r Davis a servi en tant que médecin de l'air dans l'Aviation royale canadienne à la BFC de Cold Lake. Il a ensuite pratiqué la médecine familiale à Victoria, en Colombie-Britannique. Après sept ans de pratique privée, le D^r Davis a obtenu un poste au gouvernement fédéral, à Toronto, comme médecin-examineur de l'aviation civile. À ce jour, il a participé à plus de vingt-cinq enquêtes du Bureau de la sécurité des transports sur des accidents d'avion mortels, y compris celle de l'accident du vol 111 de la Swiss Air, et a obtenu un diplôme en médecine aéronautique de l'Université d'Otago en Nouvelle-Zélande. En 2002, le D^r Davis a terminé sa maîtrise ès sciences (appliquées) en santé au travail à l'Université McGill. Il a ensuite travaillé en médecine du travail en tant que médecin du travail, gestionnaire de la santé et médecin en chef pour Alcan et Rio Tinto Alcan. Plus récemment, le D^r Davis a été consultant médical pour le ministère de la Santé de la Colombie-Britannique, fournissant une expertise médicale à la direction des vérifications et des enquêtes.

Caroline Desbiens

Sainte-Foy (Québec)

» [Le mandat de M^e Desbiens, à titre de conseillère à temps partiel, a été renouvelé le 18 juin 2018 pour une période de trois ans.](#)

Avocate depuis 1988, elle œuvre principalement dans les domaines du droit aérien, maritime et commercial. Détentrice d'un baccalauréat en droit de l'Université Laval depuis 1987 et d'un diplôme de droit international et de droit comparé de l'University of San Diego depuis 1988, M^e Desbiens a obtenu une maîtrise en droit aérien et spatial de l'Université McGill en 1993. Membre du Barreau du Québec, M^e Desbiens est également membre de l'Association du Barreau canadien, de l'Association québécoise des transporteurs aériens, de l'Association de l'Institut de droit aérien et spatial, de l'Association canadienne de droit maritime et de la Chambre de commerce de Québec.

Gary Drouin

Chelsea (Québec)

» [Le mandat de M. Drouin, à titre de conseiller à temps partiel, a été renouvelé le 22 novembre 2017 pour une période de trois ans.](#)

M. Drouin est un conseiller actif du Tribunal depuis plus de huit ans. Il possède 30 ans d'expérience en gestion et en administration dont 25 ans dans le secteur du transport ferroviaire à Transports Canada. M. Drouin s'est employé à promouvoir la sécurité aux passages à niveau et la prévention des intrusions dans le cadre du programme d'éducation et de sensibilisation Direction 2006. Ses habiletés à faciliter l'établissement de partenariats, à partager des connaissances et à favoriser la collaboration dans le cadre de projets ont contribué à faire

reconnaître le Canada en tant que chef de file mondial dans le domaine de la sécurité ferroviaire. Il a également agi pendant plusieurs années en tant que consultant sur les questions de sûreté du fret aérien auprès de Transports Canada, où il a contribué à renforcer la sécurité du public voyageur. Son rôle consistait à faciliter et moderniser les processus de l'industrie du fret aérien tout en assurant son engagement relativement aux priorités gouvernementales en matière de sûreté aérienne. M. Drouin a reçu plusieurs prix d'excellence, notamment celui de l'Association du transport écolier du Québec pour son travail sur la sécurité du transport scolaire, un prix d'excellence de la fonction publique canadienne (2003), un prix du président des États-Unis (1998) et plusieurs autres.

Jon Dueck

Delta (Colombie-Britannique)

» [Nommé conseiller à temps partiel pour un mandat de quatre ans le 1^{er} mai 2018.](#)

M. Dueck, qui réside à Vancouver, est pilote de B787 pour Air Canada, et a accumulé plus de 18 000 heures de vol. Au cours de sa carrière, M. Dueck a été inspecteur de l'Aviation civile de Transports Canada pendant deux ans, et a occupé divers postes de gestion auprès de compagnies aériennes, y compris celui de chef pilote, gestionnaire de l'administration des opérations vol pour la Canadian Regional Airlines, gestionnaire—Affaires réglementaire pour le compte d'Air Canada Jazz, et gestionnaire—Opérations aériennes informatiques avec Air Canada Zip. M. Dueck est le fondateur d'Aviation Data Systems (ADS), une firme de consultants de Colombie-Britannique qui fournissait des services de consultation en réglementation aérienne et en gestion de compagnies aériennes, spécialisée dans les opérations aériennes de compagnies intérieures et internationales et d'entreprises d'affrètement. ADS publie actuellement des documents de réglementation destinés à la vente électronique et la distribution pour Transports Canada et d'autres organisations.

Yves Duguay

Montréal (Québec)

» [Nommé conseiller à temps partiel pour un mandat de quatre ans le 12 mars 2018.](#)

Yves Duguay est le Président d'HCiWorld, qu'il a fondé en 2013. Monsieur Duguay est un expert en sûreté privée et publique. Il a occupé des postes de cadre successivement à la Gendarmerie Royale du Canada (GRC), chez Air Canada et à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), où à titre Premier Vice-Président des opérations et de l'expérience clientèle, il était responsable des opérations de filtrage dans 89 aéroports canadiens. M. Duguay est titulaire du MBA de l'Université McGill et des Hautes Études Commerciales (HEC) et de la certification IAS.A, octroyée par l'Institut des Administrateurs de Sociétés. De plus, M. Duguay est le premier Canadien à recevoir la certification CSSP de la NCS4 aux États-Unis.

Capt. James R. Ewart

Gabriola (Colombie-Britannique)

» [Nommé conseiller à temps partiel pour un mandat de quatre ans le 29 novembre 2017.](#)

Le Tribunal d'appel des transports du Canada a été profondément attristé cette année par le décès du capitaine James R. Ewart. Le capitaine Ewart a assuré le commandement de brise-glaces, de patrouilles d'application de la loi, de bâtiments de recherche et de sauvetage et de navires scientifiques au cours d'une carrière de 38 ans au sein de la Garde côtière canadienne. Jim était un éminent capitaine au long cours et un membre actif du conseil national des Master Mariners of Canada. Il était diplômé du Collège de la Garde côtière canadienne et fut chargé de cours au Centre for Marine Training and Research du Collège Georgian. Nommé au TATC en novembre 2017, Jim était un membre actif et passionné de la communauté maritime du Canada, et il nous manquera beaucoup.

John Gradek

Montréal (Québec)

» [Nommé conseiller à temps partiel pour un mandat de quatre ans le 12 mars 2018.](#)

M. Gradek est conseiller chez Alexander Hughes Executive Search Consultants à Montréal, où il se spécialise dans le recrutement de dirigeants d'entreprises pour le compte d'organisations industrielles et commerciales mondiales. Il est également professeur et chargé de cours à l'École d'éducation permanente de l'Université McGill, où donne des cours relatifs à la gestion stratégique, à la chaîne d'approvisionnement et la gestion des opérations, ainsi que des cours du programme de gestion intégrée de l'aviation. Par ailleurs, M. Gradek a occupé des postes en planification et opérations chez Air Canada dans les services du fret, des opérations aéroportuaires et de la gestion des recettes. Il a aussi occupé des postes en planification pour le Canadien Pacifique dans les domaines de la gestion des locomotives et de la conception des services. M. Gradek détient une maîtrise en administration des affaires de la Ivey Business School, un baccalauréat en génie électrique de l'Université Carleton et un baccalauréat en sciences du Collège Loyola.

Martine Guay

Longueuil (Québec)

» [Nommé conseillère à temps partiel pour un mandat de quatre ans le 19 avril 2019.](#)

Diplômée en droit de l'Université de Montréal et membre du Barreau du Québec, Martine Guay a eu une longue carrière dans la fonction publique fédérale, d'abord comme traductrice-révisseuse juridique, puis comme gestionnaire. Elle est ensuite retournée sur les bancs d'école pour devenir infirmière, et a depuis œuvré dans le domaine de la recherche sur la santé des femmes. M^{me} Guay a contribué à de nombreux ouvrages publiés dans son domaine d'expertise, et termine actuellement une maîtrise en sciences infirmières. Elle aime aussi enseigner et faire du bénévolat dans sa communauté.

Elizabeth Hak

Calgary (Alberta)

» Nommée conseillère à temps partiel pour un mandat de quatre ans le 21 février 2018.

M^{me} Hak détient un baccalauréat ès sciences en toxicologie génétique et un diplôme en journalisme, et possède une solide expérience des domaines de la sécurité automobile, de la recherche et de la législation. Elle a oeuvré au laboratoire judiciaire de la GRC d'Edmonton pendant 12 ans en tant qu'experte en alcoolémie. Depuis 2011, elle a siégé à plusieurs commissions et conseils, dont six ans à l'Alberta Transportation Safety Board, et y a acquis une vaste expérience de la rédaction et de la prise de décision. M^{me} Hak est actuellement conseiller non juriste de la Law Society of Alberta et elle agit comme représentante du public auprès du General Insurance Council of Alberta et de l'Alberta Veterinary Medical Association.

D^r Francis Hane

Murillo (Ontario)

» Nommé conseiller à temps partiel pour un mandat de quatre ans le 1^{er} mai 2018.

Le D^r Hane est actuellement pilote de Boeing 737 pour la compagnie aérienne WestJet. À titre de pilote de ligne actif, il a siégé à plusieurs comités pour l'Air Line Pilots Association (ALPA) et l'Association des pilotes de WestJet (WJPA). Avant d'occuper son poste actuel chez WestJet, il avait été instructeur de vol, pilote de brousse dans l'Arctique canadien et commandant d'ambulance aérienne à bord d'un appareil Mitsubishi MU-2. Le D^r Hane a obtenu un doctorat en biophysique de l'Université de Waterloo et a reçu une bourse postdoctorale pour faire de la recherche en chimie (imagerie médicale) à l'Université Lakehead. Sa recherche était axée sur la biophysique de la maladie d'Alzheimer. Il a également contribué à la recherche dans les domaines de la physique appliquée, la physico-chimie, la pharmacologie, l'imagerie médicale et le droit. En plus de sa carrière de pilote, le D^r Hane effectue toujours activement de la recherche biomédicale.

Raymon J. Kaduck

Ottawa (Ontario)

» Nommé conseiller à temps partiel pour un mandat de quatre ans le 29 novembre 2017.

M. Kaduck est président d'Aeronavigatsia Consulting Inc., une firme spécialisée dans l'économie des transports, les politiques de réglementation et le commerce international. De 2007 à 2016, il fut membre de l'Office des transports du Canada où il a tranché des litiges de nature économique dans les domaines aérien, ferroviaire et maritime. Il compte aussi une dizaine d'années d'expérience dans les opérations aériennes dans le Grand Nord, alors qu'il y a œuvré pour Transports Canada et le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest. M. Kaduck est membre du comité consultatif du Centre for Air Transport in Remoter Regions de l'Université de Cranfield, et du Hellenic Aviation Society's Journal of Air Transport Studies. Il est également membre honoraire du Brazilian Institute of Strategic Studies and Public Policies in Air Transport. M. Kaduck possède une maîtrise en administration des affaires de la Richard Ivey School of Business et une maîtrise en économie politique internationale de la Norman Paterson School of International Affairs.

C. Michael Keefe

Mount Pearl (Terre-Neuve-et-Labrador)

» Le mandat à temps partiel de M. Keefe a été renouvelé pour une période de trois ans le 26 mars 2018.

M. Keefe a obtenu son diplôme du Collège de la Garde côtière canadienne en 1974. Il est un ingénieur professionnel à la retraite qui exerçait sa pratique dans la province de Terre-Neuve-et-Labrador. Il détient un certificat de compétence à titre d'ingénieur maritime de première classe qui lui a été délivré par le gouvernement du Canada. M. Keefe a passé plusieurs années au service de la Garde côtière canadienne où il a servi comme officier mécanicien et premier officier mécanicien à bord de navires baliseurs, de navires de recherche et de sauvetage et de brise-glaces. Ensuite il a servi à terre pendant quelques années comme superviseur de l'ingénierie pour la région de Terre-Neuve. Plus tard, il a passé plusieurs années à la Sécurité maritime de Transports Canada en tant que directeur des examens et de l'exécution pour la région de l'Atlantique. Il a également occupé plusieurs postes ministériels, d'abord à la Sécurité maritime en tant qu'inspecteur de navires à vapeur, examinateur de mécaniciens, agent de prévention de la pollution, et enfin à titre d'agent de santé et sécurité pour le compte du ministère fédéral du Travail. Plus récemment, M. Keefe a été gestionnaire de la maintenance de la flotte maritime de la firme Madsen Controls and Engineering de Mount Pearl (Terre-Neuve).

Sarah M. Kirby

Halifax (Nouvelle-Écosse)

» Le mandat de M^e Kirby, à titre de conseillère à temps partiel, a été renouvelé le 15 février 2018 pour une période de trois ans.

Conseillère à temps partiel du Tribunal d'appel des transports du Canada depuis 2012, Sarah Kirby a été reçue à la Nova Scotia Barristers' Society en 2000 à titre d'avocate. De 2000 à 2011, elle a exercé le droit en tant qu'avocate plaidante (litiges civils) en pratique privée en Nouvelle-Écosse, surtout dans le secteur du transport maritime, et elle a comparu devant la Cour fédérale du Canada, la Cour suprême de la Nouvelle-Écosse et la Cour provinciale de la Nouvelle-Écosse. De 2011 à 2015, elle a assumé les fonctions de vice-doyenne à la Schulich School of Law de l'Université Dalhousie, puis a agi comme arbitre à temps partiel à la Cour des petites créances de la Nouvelle-Écosse de 2012 à 2016. M^{me} Kirby est maintenant procureure en chef de la Couronne au Service des poursuites pénales de la Nouvelle-Écosse. Elle a participé activement en qualité de membre de l'Association canadienne de droit maritime, de l'Association internationale des femmes de l'entreprise et du commerce maritime, et de l'Eastern Admiralty Law Association. Enfin, elle est actuellement membre du Comité d'audience, du Comité d'accréditation et du Sous-comité d'examen interne de la Nova Scotia Barristers' Society, en plus d'avoir été membre du Comité régional consultatif de l'Advocates' Society Nova Scotia de 2016 à 2020.

Teddy Kwan

Windsor (Ontario)

» Nommé conseiller à temps partiel pour un mandat de quatre ans le 1er mai 2018.

M. Kwan est un avocat de pratique privée. Il a été admis aux Barreaux d'Angleterre et du pays de Galles, d'Hong Kong et du Haut-Canada. Il a travaillé en pratique privée comme avocat du gouvernement, comme juriste d'entreprise pour diverses organisations commerciales, et à titre d'agent de détermination du statut de réfugiés pour le Haut-Commissaire des Nations Unies pour les réfugiés. M. Kwan est titulaire d'un baccalauréat ès arts cum laude, et de diplômes de maîtrise en sciences et en droit. En outre, il est titulaire d'un certificat de compétence du Comité national sur les équivalences des diplômes de droit et un certificat de spécialisation professionnelle en droit de la propriété intellectuelle internationale de l'Université de Victoria, en Colombie-Britannique.

J. Ed Macdonald

New Glasgow (Nouvelle-Écosse)

» Le mandat de M. Macdonald, à titre de conseiller à temps partiel, a été renouvelé le 21 février 2018 pour une période de trois ans.

M. Macdonald est un pilote de ligne commerciale à la retraite. Ses 31 ans d'expérience comme employé au sein de plusieurs compagnies aériennes importantes reflètent l'excellence de son rendement, de sa fiabilité et de son engagement. Il a pris sa retraite en tant que commandant de bord pour Air Canada, après avoir effectué des vols intérieurs et internationaux aux commandes de divers types d'avions de passagers. Il a accumulé 18 000 heures de vol au cours de sa carrière, ce qui exigeait un haut niveau de compétences techniques ainsi que d'excellentes aptitudes à développer un esprit d'équipe et à exercer du leadership. M. Macdonald est natif de New Glasgow, en Nouvelle-Écosse, et diplômé du Rothesay Collegiate, au Nouveau-Brunswick. Il habite actuellement dans le comté de Pictou et est un bénévole actif dans sa communauté.

Tracy Medve

Kelowna (Colombie-Britannique)

» Le mandat de M^{me} Medve, à titre de conseillère à temps partiel, a été renouvelé le 6 février 2018 pour une période de trois ans.

M^{me} Medve est présidente de KF Aerospace depuis 2013, et occupait auparavant le poste de présidente de la Canadian North Airlines. Depuis 1985, elle a occupé différents postes de cadre supérieur dans le domaine du transport aérien auprès de Norcanair, Time Air et Canadian Regional Airlines. Avant de se joindre à Canadian North en 2007, M^{me} Medve a cofondé C.T. AeroProjects à Calgary, un cabinet-conseil œuvrant dans la gestion des ressources en transport aérien. Avocate de formation, elle a également obtenu, en 2009, une maîtrise en administration des affaires spécialisée en aéronautique mondiale de l'École de gestion John-Molson de l'Université Concordia. M^{me} Medve est la présidente sortante de l'Association du transport aérien du Canada, et la première Canadienne à en obtenir le titre de membre honoraire à vie. Elle est actuellement membre du conseil d'administration de l'Association des industries canadiennes de défense et de sécurité, et membre du conseil consultatif de la collectivité d'Okanagan de

l'Université de la Colombie-Britannique. M^{me} Medve a aussi été conseillère du Tribunal d'appel des transports du Canada de 2003 à 2006.

David Merrigan

Hammonds Plains (Nouvelle-Écosse)

» [Nommé conseiller à temps partiel pour un mandat de quatre ans le 26 mars 2018.](#)

M. Merrigan est un arbitre, médiateur et enquêteur en milieu de travail ayant de l'expérience dans les domaines du travail, de la justice et du commerce. Il possède les désignations d'Arbitre qualifié (Arb.A) et de Médiateur qualifié (Méd.A) de l'Institut d'arbitrage et de médiation du Canada (IAMC), de Membre du Chartered Institute of Arbitrators (MCI Arb) du Chartered Institute of Arbitrators, et il est également Conseiller en ressources humaines agréé (CRHA). Diplômé de l'Université Memorial et de l'Université Simon Fraser avec baccalauréats en philosophie, psychologie et criminologie, il a représenté le Service correctionnel du Canada dans le cadre de nombreuses audiences de la Commission des libérations conditionnelles du Canada. Pendant plus d'une décennie, M. Merrigan a représenté syndicats et employeurs en arbitrage et devant des tribunaux d'appel des accidents du travail. Aussi, il enseigne à temps partiel au Herzing College dans le programme de certificat « Arbitrage pour professionnels ». Outre ses fonctions au TATC, il est membre du Nova Scotia's Involuntary Psychiatric Review Board et du Nova Scotia Board of Examiners in Psychology.

Capt. Steven D. Neatt

Charlesbourg (Québec)

» [Nommé conseiller à temps partiel pour un mandat de quatre ans le 21 mai 2019.](#)

Le capitaine Steven D. Neatt est diplômé du Collège de la Garde côtière canadienne depuis 1989 et aussi titulaire d'un baccalauréat en technologie des sciences nautiques du University College of Cape Breton. Le capitaine Neatt a occupé divers postes au sein de la Garde côtière canadienne (GCC). Il compte 17 ans d'expérience en mer à bord des navires de la GCC sur le fleuve Saint-Laurent, et possède une vaste expérience dans l'Arctique. Il a également travaillé à terre pour la GCC, occupant divers postes de direction, dont six ans à titre de surintendant du programme de déglacage. De 2013 à 2019, le capitaine Neatt a agi à titre d'enquêteur maritime principal pour le bureau de Québec du Bureau de la sécurité des transports du Canada, où il a été l'enquêteur désigné de plusieurs enquêtes maritimes.

Arnold Marvin Olson

Langley (Colombie-Britannique)

» [Le mandat de M. Olson, à titre de conseiller à temps partiel, a été renouvelé le 15 février 2018 pour une période de trois ans.](#)

M. Olson, commandant de bord à la retraite, a piloté des avions pendant 32 ans et, au moment de son départ à la retraite, il était pilote vérificateur agréé pour les Boeing 767; il travaillait à Vancouver et exerçait ses activités sur des routes internationales. Il avait auparavant occupé des postes de cadre comme pilote vérificateur principal pour les Embraer 170/190, commandant instructeur pour les Airbus 320 et animateur en gestion dans le poste de pilotage, où il donnait des cours sur le jugement des pilotes. Diplômé de l'Université Simon Fraser (B. Sc.), M. Olson a

suivi divers cours donnés dans l'industrie : facteurs humains en aviation, gestion des programmes de sécurité en aviation et résolution des conflits en milieu de travail. Il a été administrateur du Trinity Western University Institute of Aviation. Il est à l'origine de la création du registre de donneurs non apparentés de moelle osseuse pour les pilotes d'Air Canada. Il a reçu un prix Honneur à nos bienfaiteurs de la Société canadienne du sang et le Prix d'excellence d'Air Canada. Il a fondé et présidé l'initiative Langley Relay for Life de la Société canadienne du cancer. Il a été président du comité organisateur des jeux d'été paralympiques de la Colombie-Britannique en 2013 et trésorier de la Hope International Development Agency.

James R. Parsons

St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador)

» [Le mandat de M. Parsons, à titre de conseiller à temps partiel, a été renouvelé le 9 novembre 2017 pour une période de trois ans.](#)

M. Parsons est directeur, coordonnateur et chargé de cours au Fisheries and Marine Institute de l'Université Memorial, des fonctions qu'il occupe depuis 1997. Il a été responsable de la conception et de la livraison d'un pétrolier, d'unités flottantes de production, de stockage et de déchargement, d'une unité mobile de forage en mer, et de programmes de formation et de sensibilisation à la réglementation maritime à l'intention des clients engagés dans les projets Hibernia et Terra Nova. Auparavant, M. Parsons a été consultant maritime chez Bateman Chapman (Canada) Ltd, et il a été propriétaire d'OTI Canada Group, une entreprise spécialisée dans les levés marins, l'inspection des marchandises, la sécurité, et le contrôle de la pollution. Il est actuellement propriétaire d'une firme de consultants, Global Marine Solutions. Capitaine au long cours, il possède une solide expérience de la navigation dans les eaux de l'Arctique canadien. Il détient de nombreux diplômes, notamment un doctorat en transport maritime et en économie de l'Université de Plymouth en Angleterre et un baccalauréat en études maritimes de l'Université Memorial.

Jacqueline Penney

St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador)

» [Nommée conseillère à temps partiel pour un mandat de quatre ans le 29 novembre 2017.](#)

M^{me} Jacqueline Penney a obtenu un baccalauréat en droit de la Dalhousie Law School en 1993. Elle est membre en exercice de la Law Society of Newfoundland and Labrador, et de la Nova Scotia Barristers' Society. M^{me} Penney possède une vaste expérience juridique dans l'industrie du transport maritime. Depuis juin 2009, elle est conseillère juridique de la Marine Atlantique Inc., y pratiquant principalement le droit maritime, le droit corporatif et commercial, le droit du travail et le droit des assurances. Elle possède une expérience considérable de la plaidoirie devant des cours, des tribunaux administratifs et des régies de toute sorte, et elle a siégé à différents conseils, commissions et tribunaux administratifs, tant au niveau provincial que fédéral. Avant mai 2009, Mme Penney était associée chez McInnes Cooper à St. John's (Terre-Neuve). En 2013, elle a été nommée à la Newfoundland and Labrador Labour Relations Board comme représentante des employeurs et continue de siéger à ce conseil. De janvier 2015 à décembre 2017, M^{me} Penney était la présidente de la Newfoundland and Labrador Legal Aid Commission.

D^r Robert Perlman

Montréal (Québec)

» [Le mandat de Dr Perlman, à titre de conseiller à temps partiel, a été renouvelé le 4 janvier 2018 pour une période de trois ans.](#)

Le D^r Perlman est diplômé en psychologie et en médecine de l'Université McGill. Il est certifié en médecine familiale et est un Fellow du Collège des médecins de famille du Canada (CMFC). Il a obtenu sa certification en médecine aéronautique du King's College de Londres, au Royaume-Uni, et il est agréé en France pour effectuer l'examen médical de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA) pour les pilotes, membres d'équipage et contrôleurs aériens. Il est actuellement président-directeur général de Mediservice, une clinique qu'il a fondée en 1984 et qui fournit aux pilotes commerciaux et aux contrôleurs aériens du Canada, des États-Unis, du Royaume-Uni et de l'Europe des examens médicaux en vue de l'obtention ou du renouvellement de leur licence. Le D^r Perlman est également médecin traitant et professeur agrégé en médecine familiale à l'Hôpital général juif de Montréal.

Franco Pietracupa

Dollard-des-Ormeaux (Québec)

» [Le mandat à temps partiel de M. Pietracupa a été renouvelé pour une période de trois ans le 6 février 2018.](#)

M. Pietracupa a obtenu son diplôme d'études collégiales en cours de pilotage d'aéronef en 1997. Il a travaillé pour diverses entreprises en aviation, y compris le CESSA Flight College et a été instructeur de classe 1 / instructeur en chef des vols pour différentes organisations de 1997 à 2000. Grâce à sa vaste expérience comme instructeur de vol et exploitant, il a été nommé examinateur de tests en vol à Transports Canada. Depuis avril 2011, M. Pietracupa est pilote en chef, division des pilotes pour la clientèle d'affaires chez Bombardier Aéronautique à Montréal.

Marc-André Poisson

Ottawa (Ontario)

» [Nommé conseiller à temps partiel pour un mandat de quatre ans le 19 août 2019.](#)

Outre le fait d'être conseiller à temps partiel du Tribunal d'appel des transports du Canada, le capitaine Marc-André Poisson passe la plus grande partie de son temps à écrire. Il est l'ancien directeur des enquêtes maritimes au Bureau de la sécurité des transports du Canada, et le président sortant du Forum international des enquêteurs sur les accidents maritimes. En 2017, l'Organisation maritime internationale (OMI) a nommé le capitaine Poisson à titre d'ambassadeur de bonne volonté maritime de l'OMI, une nomination qui l'a incité à lancer la Fondation de l'industrie maritime canadienne en 2019. Il est titulaire d'une maîtrise en politique maritime de l'Université du Pays de Galles à Cardiff et a terminé des études de premier cycle en sciences naturelles et sciences sociales, au Canada et en France. Il a de nombreuses publications à son actif, autant des œuvres de fiction que de non-fiction, et est récipiendaire de la plus haute distinction de la Garde côtière canadienne, soit la Médaille pour services distingués.

D^r George E. Pugh

Vancouver (Colombie-Britannique)

» [Le mandat du D^r Pugh, à titre de conseiller à temps partiel, a été renouvelé le 28 novembre 2017 pour une période de trois ans.](#)

Le Tribunal d'appel des transports du Canada a été profondément peiné d'apprendre le décès du D^r George Pugh survenu en août 2019. Le D^r Pugh a obtenu une maîtrise en génie électrique de l'Université Queen's, puis un MBA et une maîtrise en épidémiologie et soins de santé, dans les années suivant sa graduation de l'école de médecine en Colombie-Britannique. George était également un pilote professionnel accompli à bord d'aéronefs à voilure fixe et tournante. Nommé au Tribunal d'appel des transports du Canada en mars 2012, il a servi avec distinction dans les secteurs médical et de l'aviation. Le D^r Pugh était un conseiller du Tribunal apprécié et respecté, et il va grandement nous manquer.

Michael J. Regimbal

Beaconsfield (Québec)

» [Nommé conseiller à temps partiel pour un mandat de quatre ans le 29 novembre 2017.](#)

M. Regimbal est un expert-conseil en transport qui possède de vastes connaissances dans les domaines stratégique, réglementaire, opérationnel et des enquêtes. Il a œuvré dans les secteurs public et privé et possède de l'expérience sur le plan international. Récemment, il a terminé son mandat comme directeur national d'Opération Gareautrain Canada, et on lui a remis le Chief's Certificate of Commendation en 2016. Il est diplômé de l'Université McGill et du programme Executive and Strategic Leadership des HEC Paris. M. Regimbal a été président du Conseil consultatif sur la recherche ferroviaire, et le représentant de l'industrie auprès du groupe de travail sur les questions de proximité et des opérations de la Loi sur la sécurité ferroviaire, de Transports Canada.

Terry Robbins

Bedford (Nouvelle-Écosse)

» [Nommé conseiller à temps partiel pour un mandat de quatre ans le 12 mars 2018.](#)

T.H. (Terry) Robbins, ing., CD, possède 35 ans d'expérience progressive dans des rôles d'ingénierie et de gestion dans les Forces armées canadiennes et l'industrie de l'aviation. Il a tenu des positions à responsabilités croissantes au sein du ministère de la Défense nationale (MDN), dont une affectation d'échange avec la United States Navy. Son expérience principale est sur les hélicoptères, notamment le Sea King et le Cormorant, mais il a également travaillé sur divers aéronefs à voilure fixe. Pour avoir démontré un leadership exceptionnel dans la préparation d'une participation sécuritaire des hélicoptères Sea King dans la libération de Koweït, M. Robbins a reçu la Mention élogieuse du Chef d'état-major de la Défense canadienne. En reconnaissance de ses habiletés de gestion de programme remarquables pendant son travail auprès de la United States Navy, M. Robbins a reçu un éloge du secrétaire de la United States Navy. Depuis sa retraite de la MDN, il a travaillé en ingénierie et gestion de programme dans l'industrie de l'aviation commerciale. Il a reçu une accréditation en tant que Gestionnaire supérieur de maintenance d'un organisme de maintenance accrédité de l'Autorité de navigabilité

technique de la MDN et a également été Ingénieur de conception. M. Robbins détient un baccalauréat en génie mécanique de la University of New Brunswick.

Laura Safran

Calgary (Alberta)

» [Le mandat à temps partiel de M^e Safran a été renouvelé pour une période de trois ans le 12 mars 2018.](#)

M^e Safran, c.r., est associée principale au sein du cabinet d'avocats Davis s.e.n.c.r.l. de Calgary qui se spécialise en droit des sociétés et en droit commercial, ainsi qu'en matière de propriété intellectuelle et de technologie. Elle dirige également le groupe d'exercice national du droit de l'aviation et codirige le groupe d'exercice du droit de l'éducation de Davis s.e.n.c.r.l. De 1996 à 2010, M^e Safran a été associée chez Fraser Milner Casgrain S.E.N.C.R.L. Elle a aussi occupé des postes de direction tels que vice-présidente des affaires juridiques et du secrétariat général des Lignes aériennes Canadien International de 1989 à 1995. M^e Safran est membre de la Law Society of Alberta et de la Law Society of British Columbia. Elle est titulaire d'un LL.M. (doctorat en jurisprudence) de l'Université Columbia, d'un LL.M. de la London School of Economics, d'un LL.B. du Osgoode Hall de l'Université York, ainsi que d'un baccalauréat ès arts avec distinction de l'Université de l'Alberta. En 2004, M^e Safran a été reconnue comme l'une des femmes les plus influentes du Canada selon le *Globe and Mail* et, en 2009, comme l'une des grandes avocates du Canada selon le répertoire juridique canadien Lexpert.

D^r Peter Seviour

St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador)

» [Nommé conseiller à temps partiel pour un mandat de quatre ans le 29 novembre 2017.](#)

Le D^r Seviour a gradué de l'Université Memorial de Terre-Neuve en 1992 avec un doctorat en médecine, et fait sa résidence en médecine familiale à l'Université McGill de 1992 à 1994. En 2001, il a reçu son certificat de spécialiste de l'American College of Family Practice. Le D^r Seviour pratique la médecine familiale depuis 1994 et a un intérêt particulier pour la médecine du travail. Il est également médecin-examineur pour Transports Canada, effectuant des examens médicaux pour les gens de mer et les plongeurs commerciaux. Il a aussi participé à des examens médicaux pour conducteurs automobile et à des examens indépendants auprès de patients blessés dans un accident de la route. Le D^r Seviour a d'autres activités professionnelles; médecin désigné par la GRC, médecin de plongée, médecin-examineur dans le domaine des assurances, directeur médical pour les aidants, et il a réalisé des examens médicaux préalables à l'emploi (mines et exploitation en mer). Le D^r Seviour a également été membre du conseil d'administration de l'Ordre des médecins et chirurgiens de Terre-Neuve-et-Labrador.

Patrick Vermette

Kingston (Ontario)

» [Nommé conseiller à temps partiel pour un mandat de quatre ans le 14 mars 2018.](#)

M. Vermette est un pilote militaire expérimenté ayant également œuvré dans l'aviation civile. Durant sa carrière militaire, il a été aux commandes d'un aéronef C-130 Hercules dans des missions de transport et de recherche et de sauvetage. Du côté civil, il est titulaire d'une licence

de pilote de ligne et possède une expérience de vol variée. M. Vermette est par ailleurs avocat et membre du Barreau de l'Ontario. Il possède une vaste expérience de la pratique du droit en tant qu'avocat militaire auprès du Cabinet du Juge-avocat général du Canada, où il a atteint le grade de lieutenant-colonel. Il a agi à titre de conseiller juridique principal et directeur du service du contentieux pour le compte des Forces canadiennes, au cours de missions au Canada et à l'étranger. Il a également occupé le poste de directeur adjoint du Centre de droit militaire des Forces canadiennes et a été déployé dans une zone de conflit comme conseiller juridique aux opérations aériennes. M. Vermette est titulaire d'un baccalauréat en sciences sociales (science politique et sociologie) et d'un baccalauréat en droit (LL.B.) de l'Université d'Ottawa, ainsi que d'une maîtrise en droit aérien et spatial de l'Université de Leyde (LL.M.) aux Pays-Bas.

Yves Villemaire

Stittsville (Ontario)

» [Le mandat à temps partiel de M. Villemaire a été renouvelé pour une période de trois ans le 14 janvier 2018.](#)

M. Villemaire est diplômé du Collège de la Garde côtière canadienne. Au début de sa carrière, il était officier de navire et il a occupé plusieurs postes à travers le pays à bord de navires et à terre. Il détient un diplôme de capacité en commandement de la Garde côtière canadienne et une maîtrise en administration des affaires de l'Université Queen's. M. Villemaire a pris sa retraite de la Garde côtière canadienne en 2007 où il a occupé différents postes y compris ceux de directeur général de la flotte, directeur général des services maritimes et de directeur exécutif du Collège de la Garde côtière canadienne à Sydney (Nouvelle-Écosse). Avant d'occuper ces postes, il a été, pendant deux ans, directeur général, Ressources humaines, ministère des Pêches et des Océans, et, pendant une période de trois ans, directeur, Bureau de résolution précoce des différends, un service mis en œuvre pour le sous-ministre. M. Villemaire est présentement consultant en gestion à temps partiel.

D^r Brian Wagg

Tiny (Ontario)

» [Nommé conseiller à temps partiel pour un mandat de quatre ans le 29 novembre 2017.](#)

Le D^r Wagg a obtenu son doctorat en médecine de l'Université d'Ottawa en 1976, puis a entrepris une pratique générale incluant une pratique en cabinet, et de soins obstétricaux et d'urgence à l'hôpital général de Brockville en 1978. Il s'est impliqué dans l'administration de l'hôpital en occupant le poste de chef dans différents départements, et a été président du personnel médical pour la durée d'un mandat. Il a été actif dans la mise en place d'un programme régional de soins palliatifs en 1989 et a été le directeur médical du programme Brockville and District Hospice and Palliative Care de 2005 jusqu'à sa retraite en 2012. Le D^r Wagg est titulaire d'un certificat du Collège des médecins de famille du Canada (1983) et a été désigné pour le titre de Fellow du Collège en 2003. Il a été médecin-examineur de l'aviation civile pour la région de l'est de l'Ontario de 1983 à 2012. Par la suite, il a travaillé comme médecin suppléant dans diverses régions de l'Ontario et du Nunavut et agi présentement à titre de médecin hospitaliste à temps partiel à l'hôpital général de Georgian Bay. Le D^r Wagg détient une licence de pilote privé depuis 1997 et a accumulé plus de 500 heures de vol en tant que commandant de bord.

Deborah Warren

Surrey (Colombie-Britannique)

» Nommée conseillère à temps partiel pour un mandat de quatre ans le 6 février 2018.

M^{me} Warren a connu une carrière de 32 ans à Transports Canada (TC) où elle a occupé différents postes de direction au sein de l'Aviation civile. Dans la région de Vancouver, M^{me} Warren a géré la division de la sécurité du système et celle des aérodromes, en plus de superviser pendant un an la planification et les opérations de l'Aviation civile régionale en vue des Jeux olympiques de 2010. Par ailleurs, M^{me} Warren a occupé les postes de directrice régionale, Exigences du système de navigation aérienne, et directrice de la conformité réglementaire, dans la région de Winnipeg. De 1997 à 1999, M^{me} Warren et son équipe ont créé le Bureau de la sécurité des lancements du Canada, un organisme mis sur pied afin d'élaborer des politiques et des règlements relatifs aux opérations de lancement de fusée. Avant d'entrer au service de TC, elle était pilote pour une compagnie aérienne commerciale au Manitoba. M^{me} Warren est titulaire d'une maîtrise en aviation de la University of Western Sydney (Australie) et d'un baccalauréat en arts de l'Université du Manitoba. M^{me} Warren détient une licence canadienne de pilote de ligne.

Jennifer Webster

Toronto (Ontario)

» Nommé conseillère à temps partiel pour un mandat de quatre ans le 3 avril 2018.

M^{me} Webster est membre à temps partiel du Tribunal des droits de la personne de l'Ontario, et agit pour le compte du ministère fédéral du Travail comme arbitre réglant des litiges liés au *Code canadien du travail*. Elle est aussi médiatrice et arbitre pour le Centre de règlement des différends sportifs du Canada et membre de l'Alternative Dispute Resolution Institute de l'Ontario. Avant de commencer sa pratique en médiation et arbitrage, M^{me} Webster a oeuvré pendant 16 ans en qualité de médiatrice en relations de travail pour le Service fédéral de médiation et de conciliation, une division d'Emploi et Développement social Canada. Elle était alors impliquée dans la conciliation de conflits relatifs aux conventions collectives et dans la médiation de griefs dans les secteurs maritime, ferroviaire et de l'aviation. M^{me} Webster est membre du Barreau de l'Ontario depuis 1992 ; elle a représenté des syndicats pendant 11 ans avant de se joindre au Service fédéral de médiation et de conciliation.

Keith Whalen

Riverview (Nouveau-Brunswick)

» Nommé conseiller à temps partiel pour un mandat de quatre ans le 14 juin 2018.

M. Whalen est originaire de Saint-Jean, Terre-Neuve, et réside actuellement à Riverview, au Nouveau-Brunswick. Sa carrière dans l'aviation a débuté en 1975 quand il a reçu sa licence de pilote dans le cadre du programme des cadets de l'Aviation royale du Canada à Summerside (Î.-P.-É.). Depuis, il a été pilote à bord de bombardiers d'eau, d'aéronefs à turbopropulseurs et d'avions d'affaires à réaction. Il a aussi été aux commandes d'hélicoptères de toute catégorie pour l'industrie pétrolière offshore. Il détient une qualification d'instructeur sur hélicoptère de classe deux et possède une certification d'examineur désigné des essais en vol pour les tests relatifs aux licences de pilote privé ou professionnel, ou de vol aux instruments. M. Whalen s'est

joint à Transports Canada en 1987 à titre d'inspecteur de l'Aviation civile. En 1990, il devenait enquêteur, puis gestionnaire régional, Enquêtes aéronautiques, au Bureau de la sécurité des transports du Canada. En 1998, il est revenu à Transports Canada en tant que gestionnaire régional, Application de la loi, et a plus tard occupé différents postes de gestion dans les divisions de la sécurité des systèmes, de l'aviation générale et de l'aviation commerciale et d'affaires, avant de se retirer à titre de directeur associé, Opérations, de l'Aviation civile de Transports Canada. M. Whalen détient toujours ses licences de pilote de ligne pour aéronefs à voilure fixe et hélicoptères.

Andrew Wilson

Ottawa (Ontario)

» [Nommé conseiller à temps partiel pour un mandat de quatre ans le 12 mars 2018.](#)

M. Wilson est un pilote professionnel expérimenté ayant fait carrière comme avocat dans le domaine de l'aviation. M. Wilson a une licence de pilote privée et professionnel, la qualification d'instructeur de vol, endossement IFR multimoteur et une licence de pilote de ligne aérienne. Il a reçu des mentions du type sur le Boeing 727, Airbus A-320, Regional Jet de Bombardier CL-65 et Boeing 767 et 777. Au cours de sa carrière de pilote de ligne, il a piloté des domestiques, trans-Atlantic, trans-itinéraires Amérique du Pacifique, trans-polaires et du Sud. M. Wilson a également été président de l'Association des pilotes d'Air Canada. M. Wilson est un avocat dans un cabinet de contentieux boutique basée à Toronto où il se spécialise en droit de l'aviation. M. Wilson obtient son baccalauréat ès arts en économie de l'Université Queen et son diplôme de droit de l'Université d'Ottawa. M. Wilson a été admis au Barreau en 1991 et est resté un membre de la Law Society of Upper Canada en bonne et due forme.

Gavin Wyllie

Mont-Royal (Québec)

» [Nommé conseiller à temps partiel pour un mandat de quatre ans le 2 juillet 2019.](#)

M. Wyllie est avocat en litige civil et un ancien conseiller juridique du Tribunal. Il avait auparavant agi à titre d'agent des conseils et des appels à Transports Canada. Il est diplômé des universités Queen's et McGill et membre du Barreau du Québec et du Barreau de l'Ontario.

D^r Richard Zabrodski

Calgary (Alberta)

» [Nommé conseiller à temps partiel pour un mandat de quatre ans le 29 novembre 2017.](#)

Le D^r Zabrodski compte plus de 35 ans d'expérience dans divers domaines de la médecine, y compris l'évaluation de la condition physique professionnelle, et des conditions de déficience et d'invalidité. Il est professeur adjoint d'enseignement clinique dans les départements des sciences de la santé communautaire et de médecine familiale à l'University of Calgary's Cummings School of Medicine. Il est membre de l'Association canadienne de la médecine du travail et de l'environnement et de la Commission canadienne de la médecine du travail. Le D^r Zabrodski a offert ses services de consultant dans les secteurs de l'aviation d'affaires et de l'application de la loi pendant 25 ans, et a été médecin-examineur de l'aviation civile pendant plus de 30 ans. En 1982, il a obtenu sa certification en médecine familiale, et l'année suivante, il recevait un

certificat de compétence spéciale en médecine d'urgence, tous deux du Collège des médecins de famille du Canada. En 1997, il a reçu sa certification en médecine du travail de la Commission canadienne de la médecine du travail. En 2014, il a complété le programme de médecine d'assurance et d'expertise de l'Université de Montréal. Le D^r Zabrodski est Fellow de l'International Academy of Independent Medical Evaluators. Il a agi comme président du tribunal d'examen des plaintes pour le College of Physicians and Surgeons of Alberta. Il a possédé une qualification de vol aux instruments et une autre d'instructeur au pilotage, a agi comme chef-instructeur de vol et pilote de planeur, et reçu l'insigne d'or à deux diamants de la FAI (Fédération Aéronautique Internationale). Il possède aussi une expérience du secteur maritime, ayant travaillé à bord de navires de recherche sur les Grands Lacs pendant ses études universitaires en biologie. Le D^r Zabrodski continue à exercer à temps partiel en Alberta en tant que spécialiste en médecine familiale, et conserve un intérêt particulier pour la médecine du travail.

Ressources

Détails des résultats financiers par article pour 2019-2020 (en milliers de dollars)			Dépenses réelles 2018-2019	Dépenses réelles 2019-2020
Biens et services	Transports et communications (02)	Total	147.22	90.14
	Information (03)	Total	28.55	10.25
	Services professionnels (04)	Total	114.71	76.98
	Locations (05)	Total	29.01	12.07
	Services de réparation et d'entretien (06)	Total	0.18	0.18
	Fournitures et approvisionnements (07)	Total	4.02	2.32
	Machines et équipements (09)	Total	32.39	0.11
	Autres subventions et paiements (12)	Total	0.03	0.11
		Total pour biens et services	356.11	192.17
Personnel	Traitements et salaires	Total	1,715.70	1,677.90
	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	Total	256.49	256.71
		Total pour personnel	1,972.19	1,934.61
		GRAND TOTAL	2,328.30	2,126.78

La réduction des dépenses de 2018-19 à 2019-20 peut être attribuée en grande partie à une réduction des dépenses reliées aux audiences. En 2019-20, le Tribunal a tenu 31 audiences comparativement à 46 audiences en 2018-19 résultant en une diminution des coûts de déplacements, de sténographie judiciaire et de transcription.

Données statistiques

Les pages suivantes contiennent des tableaux de données fondées sur les nouvelles requêtes que le Tribunal a reçues au cours de l'exercice 2019-2020 et sur les dossiers reportés de l'exercice 2018-2019.

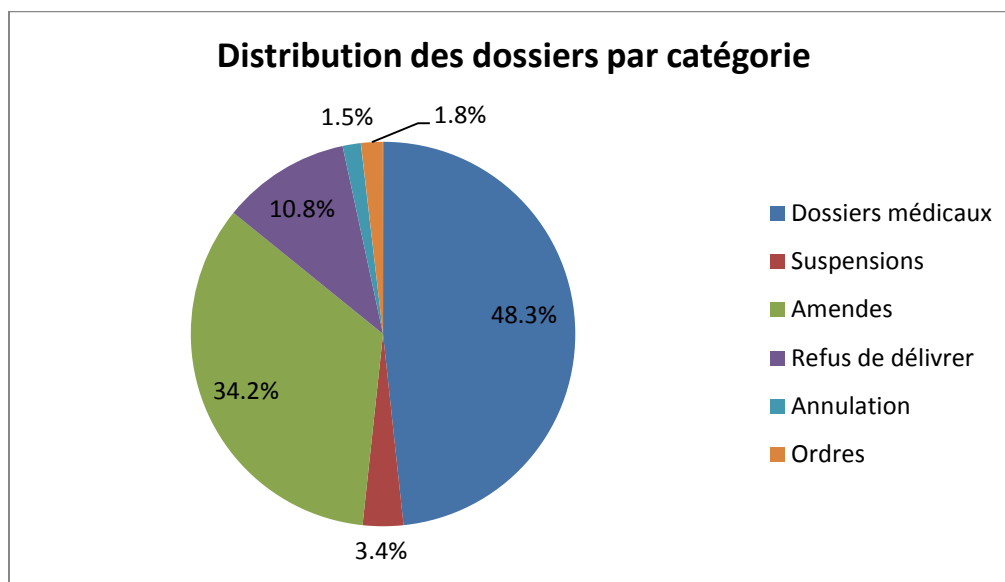
Les tableaux sont présentés selon divers intérêts et catégories :

- » Nombre total de dossiers par catégorie et par secteur
- » Nombre total de dossiers par région
- » Audiences par catégorie et par secteur
- » Audiences par région
- » Données historiques sur le nombre de dossiers
- » Dossiers médicaux
- » Suspensions
- » Amendes
- » Refus de délivrer
- » Annulations
- » Ordres

Nombre total de dossiers par catégorie et par secteur

Catégorie Secteur	Dossiers médicaux	Suspensions	Amendes	Refus de délivrer	Annulations	Ordres	TOTAUX	%
Aviation	77	11	67	35	5	0	195	60.0%
Maritime	80	0	14	0	0	0	94	28.9%
Ferroviaire	0	0	18	0	0	6	24	7.4%
OTC*	0	0	12	0	0	0	12	3.7%
TOTAUX	157	11	111	35	5	6	325	100.0%

* OTC : Office des transports du Canada



Le présent rapport annuel porte sur la période de 12 mois allant du 1^{er} avril 2019 au 31 mars 2020. Au cours de cet exercice, le Tribunal a enregistré 181 nouvelles requêtes en révision et en appel.

Il y a eu 172 nouvelles requêtes en révision (96 du secteur de l'aviation, 61 du secteur maritime, 8 du secteur ferroviaire et 7 provenant de l'OTC) et 9 requêtes en appel (5 du secteur de l'aviation, 1 du secteur maritime, 3 du secteur ferroviaire).

Aux nouvelles requêtes enregistrées au cours de cet exercice s'ajoutent 144 dossiers reportés de l'exercice précédent, pour un total de 325 dossiers portés devant le Tribunal, ce qui représente une augmentation de 27 cas par rapport à l'exercice 2018-2019.

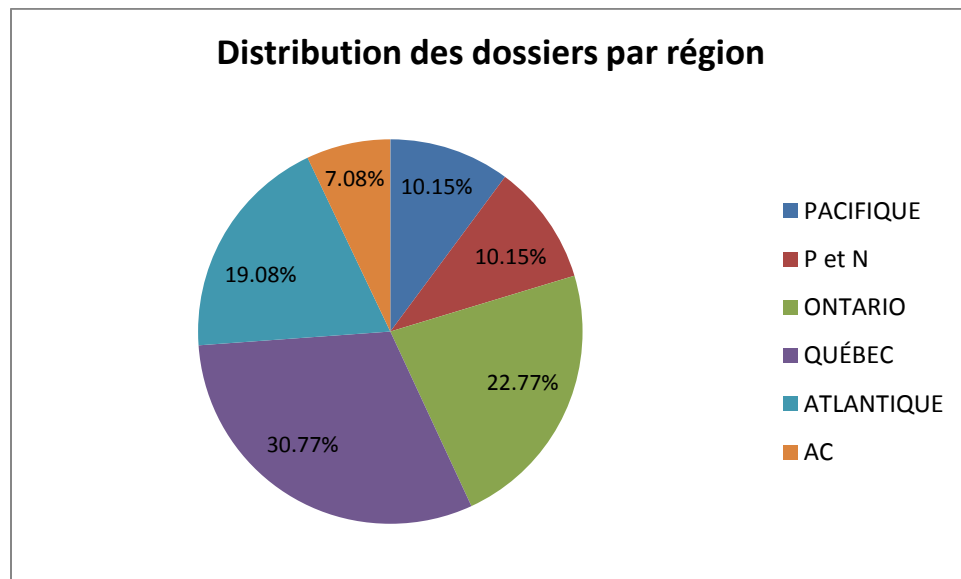
De plus, le ministre a déposé 28 demandes d'émission d'un certificat pour non-paiement d'une sanction pécuniaire, en vertu de la *Loi sur l'aéronautique* et de la *Loi sur les transports au Canada*. Le Tribunal a aussi reçu 6 demandes *ex parte* (le ministre tentait alors de suspendre ou d'annuler un document maritime canadien sans préavis) en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*.

Nombre total de dossiers par région

Catégorie Secteur	Pacifique	P et N*	Ontario	Québec	Atlantique	AC**	TOTAUX	%
Aviation	15	20	56	74	22	8	195	60.0%
Maritime	18	4	13	15	40	4	94	28.9%
Ferroviaire	0	8	3	5	0	8	24	7.4%
OTC	0	1	2	6	0	3	12	3.7%
TOTAUX	33	33	74	100	62	23	325	100.0%

* P et N : Prairies et Nord

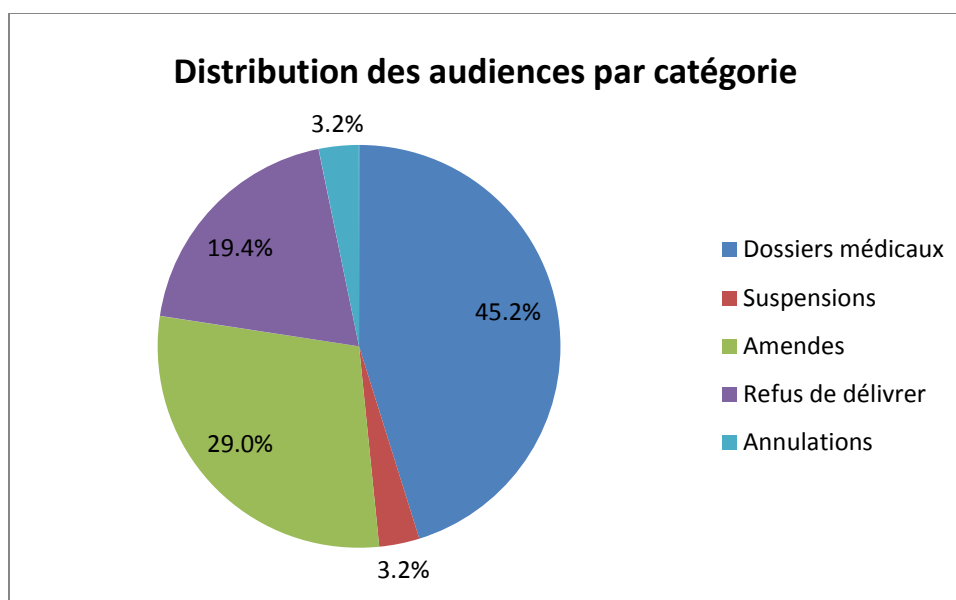
** AC : Administration centrale



Dans chaque région, les dossiers proviennent majoritairement du secteur de l'aviation, suivi du secteur maritime, sauf quelques exceptions : dans les régions de l'Atlantique et du Pacifique, les dossiers proviennent surtout du secteur maritime, suivi du secteur de l'aviation. Les dossiers du secteur ferroviaire représentent une petite proportion du nombre total de dossiers; cependant, une proportion beaucoup plus grande de ces affaires aboutit à la tenue d'une audience en révision.

Audiences par catégorie et par secteur

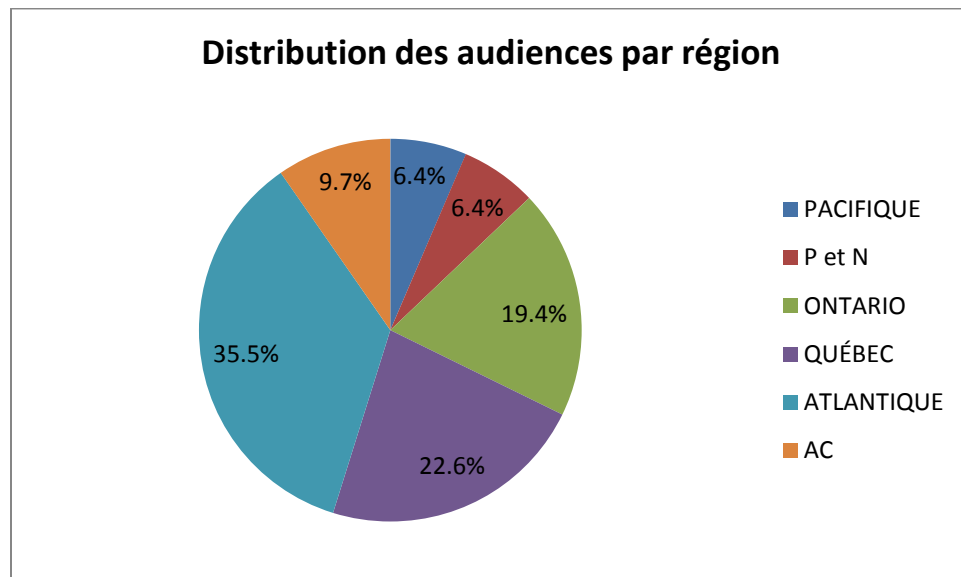
	Catégorie Secteur	Dossiers médicaux	Suspensions	Annulations	Amendes	Refus de délivrer	TOTAUX	%
Audiences en révision	Aviation	6	1	1	3	5	16	51.6%
	Maritime	5	0	0	0	0	5	16.1%
	Ferroviaire	0	0	0	0	0	0	0.0%
	OTC	0	0	0	0	0	0	0.0%
	Sous-totaux (révisions)	11	1	1	3	5	21	67.7%
Audiences en appel	Aviation	3	0	0	5	1	9	29.0%
	Maritime	0	0	0	0	0	0	0.0%
	Ferroviaire	0	0	0	1	0	1	3.3%
	Sous-totaux (appels)	3	0	0	6	1	10	32.3%
GRAND TOTALS		14	1	1	9	6	31	100.0%



Bien qu'il ait programmé 72 audiences, le Tribunal a entendu 21 demandes de révision (16 du secteur de l'aviation et 5 du secteur maritime) et 10 d'appel (9 du secteur de l'aviation et 1 du secteur ferroviaire) pour un total de 35 journées d'audience. Le nombre de journées d'audience a diminué de 57 comparativement à l'exercice financier précédent. Les audiences prévues mais non tenues et la diminution du nombre de jours d'audience résultent d'une variété de facteurs, notamment, sans s'y limiter, les remises, les retraits de demandes d'audience ou d'avis et les règlements entre les parties. À la fin de l'EF 2019-2020, 180 causes étaient en suspens, 5 étaient en attente d'une décision et 5 étaient prévues au calendrier de l'exercice 2020-2021.

Audiences par région

Région Secteur		Pacifique	P et N*	Ontario	Québec	Atlantique	AC	TOTAUX	%
Audiences en révision	Aviation	0	1	4	3	6	2	16	51.6%
	Maritime	0	0	2	0	3	0	5	16.1%
	Ferroviaire	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
	OTC	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
	Sous-totaux (révisions)	0	1	6	3	9	2	21	67.7%
Audiences en appel	Aviation	2	0	0	4	2	1	9	29.0%
	Maritime	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
	Ferroviaire	0	1	0	0	0	0	1	3.3%
	Sous-totaux (appels)	2	1	0	4	2	1	10	32.3%
GRANDS TOTAUX		2	2	6	7	11	3	31	100.0%



La plupart des audiences en révision dans chaque région traitaient d'affaires du secteur de l'aviation. Les audiences relatives à l'aviation étaient dispersées dans tout le pays, tandis que les audiences touchant le secteur maritime n'ont eu lieu que dans les régions de l'Ontario et de l'Atlantique. Enfin, il n'y a pas eu d'audience en appel dans le secteur maritime.

Données historiques

Comparaison des dossiers traités dans les cinq dernières années

Année financière	Pacifique	P et N	Ontario	Québec	Atlantique	AC*	Total
2019-2020	33	33	74	100	62	23	325
2018-2019	39	30	62	90	55	22	298
2017-2018	47	36	45	81	51	6	266
2016-2017	59	26	49	82	51	6	273
2015-2016	28	22	46	73	24	98*	291

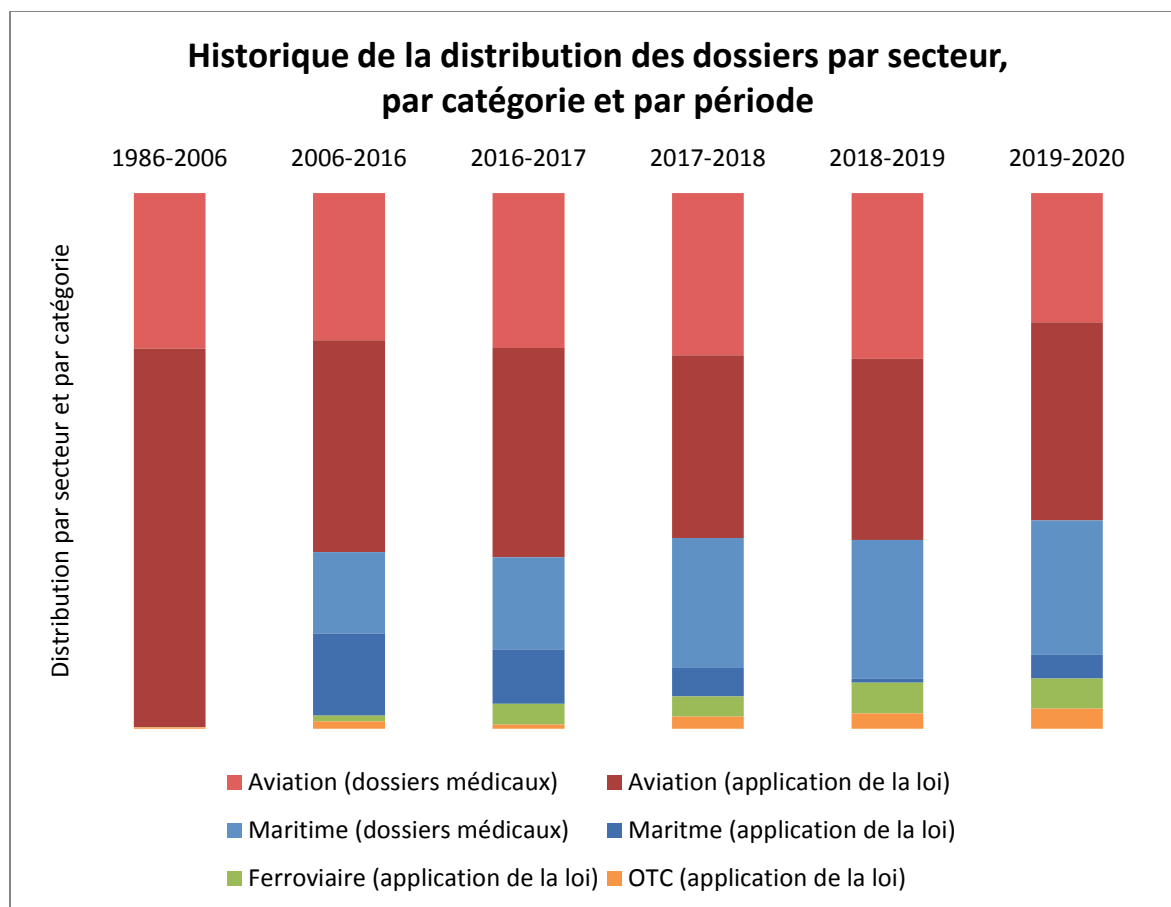
*Avant 2016-2017, tous les dossiers maritimes médicaux, ferroviaires et quelques dossiers du secteur de l'aviation étaient attribués à la région AC même si les audiences avaient lieu dans les différentes régions. Pour les rapports ultérieurs, les dossiers seront généralement répartis dans les régions d'où ils proviennent.

Charge de travail des cinq dernières années

	2019-2020	2018-2019	2017-2018	2016-2017	2015-2016
Nouvelles requêtes	181	162	141	134	137
Requêtes réglées sans audience	93	111	97	110	123
Audiences en révision	21	38	40	43	21
Audiences en appel	10	8	1	3	6

Total des causes réglées au moyen d'une audience depuis 1986

Sommaire 1986-2019	Pacifique	P et N	Ontario	Québec	Atlantique	AC	Total
Total des audiences	237	684	396	452	201	114	2084
%	11.4%	32.8%	19.0%	21.7%	9.6%	5.5%	100.0%
Révisions							1688
Appels							396



Le tableau montre l'évolution du champ de compétence du Tribunal, qui est passé d'un seul secteur de transports à plusieurs. En réalité, ce n'est qu'au début de la décennie que le Tribunal a commencé à être saisi d'un nombre important d'affaires relevant d'autres secteurs que celui de l'aviation. Les dossiers du secteur de l'aviation ont représenté 60 pour cent de toutes les affaires dont le Tribunal a été saisi durant l'exercice financier 2019-2020 et les dossiers du secteur maritime ont compté pour environ le quart des cas. Le nombre de dossiers des secteurs ferroviaire et médical a connu une augmentation légère mais constante au cours de la dernière décennie.

Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada

L.C. 2001, ch. 29

Sanctionnée 2001-12-18

Loi portant constitution du Tribunal d'appel des transports du Canada et modifiant certaines lois en conséquence

Sa Majesté, sur l'avis et avec le consentement du Sénat et de la Chambre des communes du Canada, édicte :

Titre abrégé

Titre abrégé

1 *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada.*

Tribunal d'appel des transports du Canada

Constitution

2 (1) Est constitué le Tribunal d'appel des transports du Canada (ci-après le Tribunal).

Compétence générale

(2) Le Tribunal connaît des requêtes en révision dont il est saisi en vertu de la [Loi sur l'aéronautique](#), la [Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada](#), la [Loi sur la sûreté du transport maritime](#), la [Loi sur la sécurité ferroviaire](#) ou toute autre loi fédérale concernant les transports. Il connaît également des appels interjetés des décisions qu'il a rendues dans les dossiers de révision.

Compétence en vertu d'autres lois

(3) Le Tribunal connaît également des requêtes en révision et des appels portant sur les sanctions administratives pécuniaires prévues aux articles 177 à 181 de la [Loi sur les transports au Canada](#) et les pénalités visées aux articles 43 à 55 de la [Loi sur les ponts et tunnels internationaux](#), aux articles 129.01 à 129.19 de la [Loi maritime du Canada](#), aux articles 16.1 à 16.25 de la [Loi sur la sécurité automobile](#) et aux articles 39.1 à 39.26 de la [Loi sur la protection de la navigation](#).

2001, ch. 29, art. 2 et 71;

2007, ch. 1, art. 59;

2008, ch. 21, art. 65;

2012, ch. 31, art. 345;

2018, ch. 2, art. 18.

Conseillers

3 (1) Le gouverneur en conseil nomme au Tribunal des membres — ci-après appelés « conseillers » — possédant collectivement des compétences dans les secteurs des transports ressortissant à la compétence du gouvernement fédéral.

Exercice des fonctions

(2) Les conseillers exercent leurs fonctions soit à temps plein, soit à temps partiel.

Président et vice-président

4 Le gouverneur en conseil désigne, parmi les conseillers, le président et le vice-président. Ceux-ci doivent exercer leurs fonctions à temps plein.

Fonctions du président

5 (1) Le président assure la direction du Tribunal et en contrôle les activités. Il est notamment chargé :

a) de la répartition des affaires et du travail entre les conseillers et, le cas échéant, de la constitution et de la présidence des comités;

b) de la conduite des travaux du Tribunal et de son administration.

Intérim du président

(2) En cas d'absence ou d'empêchement du président ou de vacance de son poste, la présidence est assumée par le vice-président jusqu'au retour du président, jusqu'à la fin de cet empêchement ou jusqu'à la désignation d'un nouveau président.

2001, ch. 29, art. 5;
2014, ch. 20, art. 464.

Mandat

6 (1) Les conseillers sont nommés à titre inamovible pour un mandat maximal de sept ans, sous réserve de révocation motivée par le gouverneur en conseil.

Renouvellement

(2) Le mandat des conseillers est renouvelable.

Conclusion des affaires en cours

(3) Le président peut demander à un ancien conseiller de participer, dans les huit semaines suivant la cessation de ses fonctions, aux décisions à rendre sur les affaires qu'il avait entendues; il conserve alors sa qualité.

Rémunération

7 (1) Les conseillers reçoivent la rémunération que fixe le gouverneur en conseil.

Frais

(2) Les conseillers ont droit aux frais de déplacement et de séjour entraînés par l'accomplissement de leurs fonctions hors de leur lieu habituel de travail, s'ils sont nommés à temps plein, ou de résidence, s'ils le sont à temps partiel.

Indemnisation

(3) Les conseillers sont réputés être des agents de l'État pour l'application de la [Loi sur l'indemnisation des agents de l'État](#) et appartenir à l'administration publique fédérale pour l'application des règlements pris en vertu de l'article 9 de la [Loi sur l'aéronautique](#).

2001, ch. 29, art. 7;

2003, ch. 22, art. 224(A).

Incompatibilité : conseillers à temps plein

8 (1) Les conseillers à temps plein ne peuvent avoir d'intérêt ou d'affiliation, occuper des charges ou des emplois ni se livrer à des activités qui soient incompatibles avec l'exercice de leurs attributions.

Cession d'intérêts ou démission

(2) Ils doivent porter sans délai tout intérêt visé au paragraphe (1) qui leur est dévolu à la connaissance du président et, dans les trois mois suivant la dévolution, se départir de l'intérêt ainsi acquis ou démissionner de leur poste de conseiller.

Incompatibilité avec d'autres attributions

(3) Les conseillers à temps plein se consacrent exclusivement à l'exercice des attributions que leur confère la présente loi.

Incompatibilité : conseillers à temps partiel

(4) Les conseillers à temps partiel appelés à entendre une affaire soit seuls, soit en comité, qui détiennent un intérêt pécuniaire ou autre susceptible d'être incompatible avec l'exercice de leurs

attributions quant à l'affaire, le portent sans délai à la connaissance du président. Ils ne peuvent dès lors entendre l'affaire.

Siège

9 Le siège du Tribunal est fixé dans la région de la capitale nationale définie à l'annexe de la [Loi sur la capitale nationale](#).

10 [Abrogé, 2014, ch. 20, art. 465]

Séances

11 Le Tribunal siège, au Canada, aux dates, heures et lieux que le président estime nécessaires à l'exercice de ses attributions.

Requêtes en révision : audition

12 Les requêtes en révision sont entendues par un conseiller agissant seul et possédant des compétences reliées au secteur des transports en cause. Toutefois, dans le cas où la requête soulève des questions d'ordre médical, le conseiller doit posséder des compétences dans ce domaine, qu'il ait ou non des compétences reliées au secteur des transports en cause.

Appels : audition

13 (1) Sous réserve du paragraphe (2), les appels interjetés devant le Tribunal sont entendus par un comité de trois conseillers.

Effectif du comité

(2) Le président peut, s'il l'estime indiqué, soumettre l'appel à un comité de plus de trois conseillers ou, si les parties à l'appel y consentent, à un seul conseiller.

Composition du comité

(3) Le conseiller dont la décision est contestée ne peut siéger en appel, que ce soit seul ou comme membre d'un comité.

Compétences des conseillers

(4) Les conseillers qui sont saisis d'un appel doivent, sauf s'il s'agit du président et du vice-président, qui peuvent siéger à tout comité, posséder des compétences reliées au secteur des transports en cause.

Questions d'ordre médical

(5) Toutefois, dans le cas où l'appel soulève des questions d'ordre médical, au moins un des conseillers doit posséder des compétences dans ce domaine, qu'il ait ou non des compétences reliées au secteur des transports en cause.

Décision

(6) Les décisions du comité se prennent à la majorité de ses membres.

Nature de l'appel

14 L'appel porte au fond sur le dossier d'instance du conseiller dont la décision est contestée. Toutefois, le comité est tenu d'autoriser les observations orales et il peut, s'il l'estime indiqué pour l'appel, prendre en considération tout élément de preuve non disponible lors de l'instance.

Audiences

15 (1) Sous réserve du paragraphe (2), le Tribunal n'est pas lié par les règles juridiques ou techniques applicables en matière de preuve lors des audiences. Dans la mesure où les circonstances, l'équité et la justice naturelle le permettent, il lui appartient d'agir rapidement et sans formalisme.

Exception

(2) Le Tribunal ne peut recevoir ni admettre en preuve quelque élément protégé par le droit de la preuve et rendu, de ce fait, inadmissible en justice devant un tribunal judiciaire.

Comparution

(3) Toute partie à une instance devant le Tribunal peut comparaître en personne ou s'y faire représenter par toute personne, y compris un avocat.

Huis clos

(4) Les audiences devant le Tribunal sont publiques. Toutefois, elles peuvent être tenues en tout ou en partie à huis clos si, de l'avis du Tribunal :

a) il y va de l'intérêt public;

b) des renseignements d'ordre médical pouvant être dévoilés sont tels que, compte tenu de l'intérêt de la personne en cause, l'avantage qu'il y a à ne pas les dévoiler en public l'emporte sur le principe de la publicité des audiences;

c) des renseignements commerciaux confidentiels pouvant être dévoilés sont tels que l'avantage qu'il y a à ne pas les dévoiler en public l'emporte sur le principe de la publicité des audiences.

Charge de la preuve

(5) Dans toute affaire portée devant le Tribunal, la charge de la preuve repose sur la prépondérance des probabilités.

Pouvoirs

16 Le Tribunal et chaque conseiller ont les pouvoirs conférés aux commissaires nommés en vertu de la partie I de la [Loi sur les enquêtes](#).

Motifs

17 Le Tribunal communique sa décision par écrit aux parties, motifs à l'appui.

Règles de procédure

18 Le Tribunal peut, avec l'agrément du gouverneur en conseil, établir toute règle conforme à la présente loi ou aux lois visées à l'article 2 pour régir ses activités et la procédure des affaires portées devant lui.

Dépens

19 (1) Le Tribunal peut condamner l'une des parties aux dépens et exiger d'elle le remboursement de toute dépense engagée relativement à l'audience qu'il estime raisonnables dans les cas où :

- a) il est saisi d'une affaire pour des raisons frivoles ou vexatoires;
- b) le requérant ou l'appelant a, sans motif valable, omis de comparaître;
- c) la partie qui a obtenu un ajournement de l'audience lui en avait fait la demande sans préavis suffisant.

Recouvrement

(2) Les dépens alloués au ministre des Transports et les dépenses de celui-ci ou du Tribunal qui font l'objet d'un remboursement constituent des créances de Sa Majesté.

Certificat de non-paiement

(3) Le Tribunal peut établir un certificat de non-paiement pour la partie impayée des dépens ou dépenses alloués en vertu du paragraphe (1).

Enregistrement

(4) La Cour fédérale enregistre tout certificat ainsi établi déposé auprès d'elle. L'enregistrement confère au certificat la valeur d'un jugement de cette juridiction pour la somme visée et les frais

afférents dont le recouvrement peut être poursuivi devant la Cour fédérale ou tout autre tribunal compétent.

Tribunal d'archives

20 Il est tenu un registre des affaires dont le Tribunal est saisi. Y sont consignés les éléments de preuve et les décisions afférents à l'affaire.

Décision définitive

21 La décision rendue en appel par un comité du Tribunal est définitive et lie les parties.

Rapport annuel

22 Au plus tard le 30 juin de chaque exercice, le Tribunal présente son rapport d'activité pour l'exercice précédent à tel ministre, membre du Conseil privé de la Reine pour le Canada, chargé par le gouverneur en conseil de l'application du présent article. Le ministre le fait déposer devant chaque chambre du Parlement dans les quinze premiers jours de séance de celle-ci suivant sa réception.

Dispositions transitoires

Définitions

23 Les définitions qui suivent s'appliquent aux articles 24 à 32.

ancien Tribunal Le Tribunal de l'aviation civile constitué par le paragraphe 29(1) de la [Loi sur l'aéronautique](#), dans sa version antérieure à l'entrée en vigueur de l'article 44. (*former Tribunal*)

nouveau Tribunal Le Tribunal d'appel des transports du Canada constitué par le paragraphe 2(1). (*new Tribunal*)

Transfert d'attributions

24 Les attributions conférées, sous le régime d'une loi fédérale ou au titre d'un contrat, bail, permis ou autre document à l'ancien Tribunal sont exercées par le nouveau Tribunal.

Transfert de crédits

25 Les sommes affectées — et non engagées —, pour l'exercice en cours à l'entrée en vigueur de l'article 44, par toute loi de crédits consécutive aux prévisions budgétaires de cet exercice, aux frais et dépenses d'administration publique de l'ancien Tribunal sont réputées être affectées aux frais et dépenses d'administration publique du nouveau Tribunal.

Membres du Tribunal

26 Le président, le vice-président et les autres membres qui occupent une charge de conseiller de l'ancien Tribunal à la date d'entrée en vigueur de l'article 44 continuent d'exercer leurs fonctions au sein du nouveau Tribunal jusqu'à l'expiration de leur mandat.

Postes

27 (1) La présente loi ne change rien à la situation des fonctionnaires qui occupent un poste à l'ancien Tribunal à la date d'entrée en vigueur de l'article 44, à la différence près que, à compter de cette date, ils l'occupent au nouveau Tribunal.

Définition de *fonctionnaire*

(2) Pour l'application du présent article, *fonctionnaire* s'entend au sens du paragraphe 2(1) de la [Loi sur l'emploi dans la fonction publique](#).

Renvois

28 Sauf indication contraire du contexte, dans tous les contrats, actes, accords et autres documents signés par l'ancien Tribunal sous son nom, toute mention de l'ancien Tribunal vaut mention du nouveau Tribunal.

Transfert des droits et obligations

29 Les biens et les droits de Sa Majesté du chef du Canada dont la gestion était confiée à l'ancien Tribunal ainsi que les biens et les droits et obligations de celui-ci sont transférés au nouveau Tribunal.

Procédures judiciaires nouvelles

30 Les procédures judiciaires relatives aux obligations supportées ou aux engagements pris par l'ancien Tribunal peuvent être intentées contre le nouveau Tribunal devant tout tribunal qui aurait eu compétence pour être saisi des procédures si elles avaient été intentées contre l'ancien Tribunal.

Procédures en cours devant les tribunaux

31 Le nouveau Tribunal prend la suite de l'ancien Tribunal, au même titre et dans les mêmes conditions que celui-ci, comme partie aux procédures judiciaires en cours à l'entrée en vigueur de l'article 44 et auxquelles l'ancien Tribunal est partie.

Poursuite des procédures

32 (1) Les procédures relatives à une question pendante devant l'ancien Tribunal au moment de l'entrée en vigueur de l'article 44, notamment toute question faisant l'objet d'une audience, sont poursuivies devant le nouveau Tribunal.

Dispositions applicables

(2) Sauf décret prévoyant qu'elles doivent être poursuivies conformément à la présente loi, les procédures poursuivies au titre du présent article le sont conformément à la [Loi sur l'aéronautique](#) dans sa version antérieure à l'entrée en vigueur de l'article 44.

Exception

(3) Le gouverneur en conseil peut, par décret, ordonner que les procédures relatives à une catégorie de questions visées au paragraphe (1) à l'égard desquelles, au moment de l'entrée en vigueur de l'article 44, aucune décision n'a encore été rendue soient, selon les modalités spécifiées dans le décret pour assurer la protection et le maintien des droits des parties, abandonnées ou poursuivies devant le nouveau Tribunal.

Modifications connexes

33. à 70 [Modifications]

Dispositions de coordination

71. et 72 [Modifications]

Entrée en vigueur

Entrée en vigueur

73 Exception faite des articles 71 et 72, les dispositions de la présente loi entrent en vigueur à la date ou aux dates fixées par décret.

Notes