

**TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE**

ENTRE :

**Norman E. Colhoun**, appellant(e)

- et -

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

**LÉGISLATION:**

*ONA V*, No. 23, art. 11

*Règlement sur le marquage et l'immatriculation des aéronefs (Règlement de l'Air, série II, no. 2)*, par. 17(2)

**Certificat d'immatriculation, Défenses**

---

**Décision à la suite d'un appel**  
**Bruce L. Pultz, Fred W.R. Clarke, Gordon R. Mitchell**

---

**Décision : le 16 août 1994**

**TRADUCTION**

*L'appel est rejeté, et la suspension de sept jours imposée par William C. Pearson, c.r. est confirmée. Ladite suspension prendra effet le dixième jour suivant la signification de la présente décision.*

**Une audience en appel** relative à l'affaire en rubrique a été tenue le 9 juin 1994 à 10 h dans les locaux de Meyer CompuCourt Reporting, dans la ville de Regina (Saskatchewan).

**HISTORIQUE**

M. Colhoun dirige une entreprise d'achat et de vente d'avions. Dans le cours de ses affaires il a acheté un Cessna 206, immatriculé C-GWVV, qu'il a ensuite vendu à un acheteur aux États-Unis. Par suite du vol de livraison de l'aéronef, le ministre des Transports a accusé M. Colhoun d'avoir piloté l'aéronef de Regina (Saskatchewan), à Duluth (Minnesota), alors que l'aéronef n'était pas immatriculé, et a suspendu la licence de pilote de ligne de M. Colhoun pour une période de trois semaines.

M. Colhoun a demandé une révision de la suspension, et une audience en révision a été tenue devant le conseiller du Tribunal de l'aviation civile William C. Pearson, c.r., les 8 et 9 février 1994, à Regina (Saskatchewan). M. Pearson a conclu que M. Colhoun avait bel et bien piloté l'aéronef, mais a réduit la suspension à une période de sept jours.

Dans une lettre au Tribunal datée du 21 mars 1994, M. Colhoun en a appelé de cette décision, et une audience en appel a été tenue le jeudi 9 juin 1994 à Regina (Saskatchewan) devant trois conseillers du Tribunal désignés. Les présents motifs de la décision sont le résultat de cette audience en appel.

## **LA CONTRAVENTION**

L'Avis de suspension envoyé à M. Colhoun était daté du 27 août 1993. Il se lit en partie comme suit :

«En vertu de l'article 6.9 de la *Loi sur l'aéronautique*, le ministre des Transports a décidé de suspendre le document d'aviation canadien susmentionné parce que vous avez enfreint la ou les dispositions suivantes :

Le paragraphe 17(2) du *Règlement de l'Air*, série II, n° 2, en ce que vous avez, le 18 avril 1993 ou aux environs de cette date, à Regina (Saskatchewan) ou près de cette ville, utilisé au Canada un aéronef Cessna U206F, portant les marques d'immatriculation canadiennes C-GWVV, alors que cet aéronef n'était pas immatriculé au Canada. Plus précisément, l'aéronef a été piloté de Regina (Saskatchewan) à Duluth (Minnesota) alors qu'une immatriculation temporaire accordée antérieurement n'était pas en vigueur.»

## **LE DROIT**

Les articles du *Règlement de l'Air* qui se rapportent à cette affaire sont les suivants :

### **Règlement de l'Air, série II, n° 2 :**

«17(2) Sauf dans les cas où une autorisation est délivrée conformément aux paragraphes (3) ou (4) ou 36(3), il est interdit d'utiliser un aéronef au Canada à moins qu'il ne soit immatriculé au Canada, dans un État contractant ou dans un État étranger qui a conclu avec le Canada un accord permettant l'utilisation au Canada d'un aéronef immatriculé dans cet État.»

«32. (1) Sous réserve du Règlement sur l'immatriculation des aéronefs en location, l'immatriculation d'un aéronef canadien est annulée dès qu'il y a un changement de garde et de responsabilité légales de l'aéronef.»

«33(2) L'immatriculation intérimaire expire le premier en date des jours suivants :

a) le 60<sup>e</sup> jour suivant la date du changement de garde et de responsabilité légales de l'aéronef;

b) la date d'un changement subséquent de garde et de responsabilité légales de l'aéronef;»

«43. Outre les autres circonstances prévues au présent règlement, les circonstances suivantes entraînent l'annulation de l'immatriculation d'un aéronef canadien :

a) le décès du propriétaire enregistré de l'aéronef;»

## **MOTIFS DE L'APPEL**

Les motifs de l'appel de M. Colhoun, tels qu'ils sont indiqués dans une lettre au Tribunal datée du 21 mars 1994, sont les suivants :

(traduction)

«Cette contravention présumée au paragraphe 17(2) du Règlement de l'Air, série II, numéro 2, a trait précisément à «l'utilisation au Canada d'un aéronef». Deux documents importants aideraient à prouver (ou à réfuter) la cause de Transports Canada. Le premier est le plan de vol. Ce document a été déposé, sinon les douanes américaines n'auraient pas reçu notification. M. Larry Lund (douanes américaines, témoin à charge) a bel et bien reçu notification. Malgré des demandes faites par la défense et une «ordonnance de divulgation» de R.J. Rushford, ce document a «disparu». L'autre document est le carnet de route canadien. Je me rends compte maintenant que Transports Canada avait communiqué avec le nouveau propriétaire de l'aéronef concernant les inscriptions dans ce document et a peut-être omis de dévoiler le fait que mon nom ne figure pas dans la partie Canada-É.-U. du vol présumé. Les registres téléphoniques (demandés dans l'ordonnance de divulgation) prouveraient que des appels téléphoniques ont eu lieu entre Transports Canada et Spartan Aviation.

M. Larry Lund (agent des douanes américaines) a admis en contre-interrogatoire qu'il était possible de faire une escale aux É.-U. avant de passer aux douanes américaines. Un changement de pilote peut avoir lieu à ce moment. La seule preuve de Transports Canada laisse entendre que j'ai piloté l'aéronef aux É.-U., non «au Canada». Les deux éléments de preuve qui prouveraient si j'ai ou non piloté l'aéronef «au Canada» ont peut-être été retenus par Transports Canada. La position de Transports Canada à propos du plan de vol «disparu» était que leur enquête n'avait commencé qu'après la période de conservation de «30 jours» des plans de vol. La date de l'appel téléphonique susmentionné à Spartan Aviation, ainsi que la date à laquelle M. Larry Lund a communiqué à l'origine avec Transports Canada montreront que Transports Canada a entrepris cette enquête bien en dedans de cette période de «30 jours». Qu'est-il arrivé au plan de vol ?

L'agent d'audience, William C. Pearson, c.r., admet au troisième paragraphe de sa décision que Transports Canada a retardé la délivrance du certificat d'immatriculation provisoire pour me punir. Le paragraphe 818(2) du Règlement de l'Air est mon dernier moyen de défense concernant l'utilisation de l'aéronef aux États-Unis. La contravention a eu lieu en raison du stress produit par d'autres causes inévitables. Donc, la déclaration de William C. Pearson aurait pour effet, par corrélation, de rendre Transports Canada coupable d'une violation de l'article 337 du Code criminel canadien et de l'article 12 de la Loi constitutionnelle de 1982.

La mission première du Tribunal de l'aviation civile est de prévenir les abus injustes de la part des représentants de Transports Canada.

Je vous remercie de prendre en considération la présente demande d'appel.»

## **LE LITIGE**

M. Gerald Bradish était le propriétaire du Cessna 206 immatriculé C-GWVV. Par suite du décès de M. Bradish, son fils, M. Harold Bradish, qui était l'exécuteur de succession, a reçu un certificat d'immatriculation temporaire pour l'aéronef, afin que ce dernier puisse être piloté aux fins de l'entretien courant.

Les exécuteurs ont par la suite confié l'aéronef à Doug McConnell Auction Sales & Service Limited, qui l'a vendu à M. Colhoun le 14 avril 1993. L'immatriculation temporaire délivrée à Harold Bradish indiquait, conformément à l'alinéa 33(2)b) du Règlement de l'Air, série II, n° 2, que l'immatriculation expire à la date d'un changement subséquent de garde et de responsabilité légales de l'aéronef. Donc, lorsque M. Colhoun a acheté l'aéronef, l'immatriculation a été automatiquement annulée.

Quatre jours après que M. Colhoun a acheté le C-GWVV à une vente aux enchères, l'aéronef a été piloté jusqu'à Duluth (Minnesota); il en est résulté que M. Colhoun a été accusé d'avoir piloté l'aéronef alors qu'il n'était pas immatriculé.

Pour montrer que M. Colhoun était le pilote de l'aéronef lors du vol de Regina à Duluth, le ministre a fait témoigner à l'audience M. Lawrence Lund, un agent de douanes américaines de Duluth. M. Lund a témoigné qu'il a dédouané l'aéronef ce jour-là et que l'aéronef était piloté par M. Colhoun lorsqu'il a atterri à Duluth. M. Lund a également fourni des copies des formulaires des douanes qui avaient été remplis à l'arrivée (pièces M-5a), M-5b) et M-5c)). Il a témoigné que M. Colhoun lui avait indiqué qu'il était le pilote, et que l'aéronef était parti de Regina à destination de Duluth. M. Lund a également témoigné que M. Colhoun n'avait pas de certificat d'immatriculation pour l'aéronef.

Le ministre a déposé un acte de vente de l'une des compagnies de M. Colhoun, la Skynorth Aviation, à la Spartan Aviation à Haslet (Michigan), daté du 19 avril 1993 (pièce M-4).

M. Colhoun n'a pas contesté l'affirmation du ministre, à savoir que l'aéronef n'était pas immatriculé. Sa défense était basée sur la qualité de la preuve présentée par le ministre et sur certaines tactiques utilisées par le ministre durant l'enquête, principalement en ce qui concerne la divulgation.

M. Colhoun a indiqué que, même s'il pilotait l'aéronef lorsqu'il a atterri à Duluth, cela ne veut pas nécessairement dire qu'il l'a piloté au Canada. La preuve du ministre indiquant qu'il a piloté l'aéronef au Canada est circonstancielle. Il a ajouté qu'il incombe au ministre de prouver qu'il (M. Colhoun) a piloté l'aéronef au Canada, sinon, il n'y a pas d'infraction. M. Colhoun a soutenu que le ministre ne l'avait pas fait.

Dans un ensemble de documents à divulguer envoyé à M. Colhoun le 10 septembre 1993, le ministre a indiqué qu'il allait appeler un représentant du Contrôle de la circulation aérienne pour témoigner concernant les rapports de mouvement de la tour de contrôle relatifs à l'aéronef. À un moment donné avant l'audience en révision, le ministre a pris la décision de ne pas convoquer ce témoin. M. Colhoun a soutenu que le ministre aurait dû l'avertir de ce changement, étant donné qu'il avait l'intention de montrer, lors du contre-interrogatoire de ce témoin, que ce n'était pas lui qui pilotait l'aéronef au Canada. M. Colhoun avait demandé les rapports de mouvement de la tour de contrôle, mais le ministre lui avait dit qu'il ne les avait pas.

Le Tribunal fait remarquer que l'ensemble de documents à divulguer du ministre, dans lequel ce dernier indique son intention d'appeler un représentant du Contrôle de la circulation aérienne, montre que d'après les «rapports de mouvement de la tour, le C-GWVV a quitté l'aéroport de Regina à 2252 UTC le 17 avril 1993 à destination de Lumsden». C'est la veille du jour où M. Colhoun a été accusé d'avoir piloté l'aéronef jusqu'à Duluth. Aucune explication n'a été fournie à propos de la façon dont ce renseignement devait permettre d'établir un rapport entre M. Colhoun et le vol de Regina à Duluth le jour suivant.

Dans l'ensemble de documents à divulguer, le ministre avait également indiqué qu'il appellerait M. Harold Bradish comme témoin. Là encore, à un moment donné avant l'audience, il a décidé de ne pas appeler M. Bradish. M. Colhoun a indiqué qu'il avait prévu fonder une partie de sa défense sur le contre-interrogatoire de M. Bradish.

## **DIVULGATION DE LA PREUVE**

À la suite d'une téléconférence préparatoire à l'audience présidée par le conseiller du Tribunal R.J. Rushford, c.r., le 8 décembre 1993, et à laquelle participait M. Colhoun ainsi que M. Fred Pratt qui représentait le ministre, M. Rushford a délivré une ordonnance obligeant Transports Canada à divulguer certains documents à M. Colhoun.

Le 7 janvier 1994, la greffière du Tribunal a rédigé une lettre qui limitait et clarifiait l'ordonnance de divulgation de la preuve. La lettre fait référence à la divulgation de la preuve dans deux affaires devant le Tribunal. Des extraits de cette lettre portant sur l'affaire qui nous occupe sont reproduits ci-dessous :

(traduction)

**«PAR TÉLÉCOPIEUR ET COURRIER RÉGULIER :**

1. M. F.M. Murphy  
Directeur général, Aviation  
TRANSPORTS CANADA, 333 Main Street, 17<sup>e</sup> étage  
Winnipeg (Manitoba), R3C 0P6  
À l'attention de Gerry Langen, directeur régional, Conformité  
Télécopieur : (204) 983-6987

2. M. Norman E. Colhoun  
Skynorth Aviation  
Lumsden (Saskatchewan), S0G 3C0  
Télécopieur : (306) 522-6999

c.c. M. Grant Mazowita  
Directeur, Législation et application des règlements  
Transports Canada (AARB)  
Télécopieur : (613) 990-1198

***SUIVI DE LA TÉLÉCONFÉRENCE PRÉPARATOIRE À L'AUDIENCE***

Par suite du rapport de téléconférence préparatoire à l'audience du Tribunal de l'aviation civile du 8 décembre 1993, et des échanges subséquents entre les parties et le Tribunal, nous confirmons ci-dessous la position de Transports Canada (TC) concernant les demandes de divulgation de M. Colhoun.

(...)

**2. Demande :** Une copie des documents 2 et 3 indiqués dans la lettre de Transports Canada datée du 10 septembre 1993, déjà en la possession de M. Colhoun, à savoir

a) Le document de changement de propriétaire de l'aéronef C-GWVV, de Gerald Bradish à Harold Bradish; et

b) L'acte de vente, McConnell Auction Sales;

**Réponse :** TC fournira les documents demandés.

**3. Demande :** En ce qui concerne l'aéronef C-GWVV, tous les documents portant sur la navigabilité et la propriété entre le moment où l'aéronef est devenu pour la première fois la propriété d'un membre de la famille Bradish, et aujourd'hui;

**Réponse :** TC fournira :

- a) le RIAN (rapport d'inspection annuelle de la navigabilité) du 6 janvier 1993 (Harold Bradish);
- b) le Certificat d'immatriculation temporaire délivré à Harold J. Bradish le 5 janvier 1993;
- c) tous les documents portant sur la navigabilité et la propriété entre le moment où Norman Colhoun a acheté l'aéronef de McConnell Auction Sales, et aujourd'hui.

TC considère que la documentation additionnelle indiquée ne représente pas une divulgation de la preuve aux fins de l'affaire qui nous occupe, mais est plutôt une demande d'accès à l'information, qui devrait être adressée au coordonnateur de l'Accès à l'information de TC.

(...)

**5. Demande :** L'accès, avant l'audience en révision, aux documents que doivent produire les agents des États-Unis;

**Réponse :** TC répond qu'il enverra ces documents à M. Colhoun s'il les reçoit avant l'audience en révision; toutefois, TC ne prévoit pas les avoir avant.

**B. M. Colhoun** a limité sa demande du 30 décembre 1993 aux dates des appels téléphoniques faits par Transports Canada, Région du Centre, (au cours des périodes faisant l'objet de la demande) depuis :

- a) la Direction de la navigabilité aérienne du bureau de Saskatoon; et
- b) les directions de la Conformité et de la Navigabilité aérienne du bureau de Winnipeg.

**Réponse :** TC est à examiner ses dossiers.

Il n'y aura pas de frais pour le matériel indiqué ci-dessus, et des dispositions seront prises par TC afin d'assurer que M. Colhoun le reçoive **au plus tard le 22 janvier 1994.**

À l'appendice A se trouve une liste des lettres jointes à la présente.

**SACHEZ QUE cette affaire est maintenant à l'étude au Tribunal,** et qu'une réponse écrite sera donnée avant les audiences en révision prévues à Regina (Saskatchewan), les 8 et 9 février 1994.

Date : 7 janvier 1994

Nom : Patricia O'H. Smith, Greffière»

Après discussion supplémentaire, une autre lettre a été envoyée le 13 janvier 1994 par Ghislaine Richard, présidente du Tribunal. Cette lettre fait également référence à deux affaires devant le Tribunal. Des extraits de cette lettre portant sur l'affaire qui nous occupe sont reproduits ci-dessous :

(traduction)

**«PAR TÉLÉCOPIEUR ET COURRIER RÉGULIER :**

1. M. F.M. Murphy  
Directeur général, Aviation  
TRANSPORTS CANADA, 333 Main Street, 17<sup>e</sup> étage  
Winnipeg (Manitoba), R3C 0P6  
À l'attention de Gerry Langen, directeur régional, Conformité  
Télécopieur : (204) 983-6987

2. M. Norman E. Colhoun  
Skynorth Aviation  
Lumsden (Saskatchewan), S0G 3C0  
Télécopieur : (306) 522-6999

c.c. M. Grant Mazowita  
Directeur, Législation et application des règlements  
Transports Canada (AARB)  
Télécopieur : (613) 990-1198

En ce qui concerne la téléconférence préparatoire à l'audience du 8 décembre 1993, et les échanges subséquents entre les parties et le Tribunal,

SACHEZ QUE, même si l'on encourage les parties à échanger de l'information afin de faciliter l'exécution des ordonnances du Tribunal, les ordonnances elles-mêmes ne sont pas négociables.

PAR CONSÉQUENT, VOUS DEVEZ vous conformer totalement et immédiatement à l'ordonnance délivrée par R.J. Rushford, c.r., le 8 décembre 1993, sous réserve des modalités convenues par les parties, à savoir :

*«1. **Que** des copies de tous les documents obtenus, par l'intimé, d'agents du gouvernement des États-Unis, ou d'autres agents du gouvernement des États-Unis, en rapport avec n'importe lequel des chefs d'accusation faisant l'objet de ces poursuites soient fournies au requérant dès que l'intimé aura reçu ces documents.»*

*«2. Que l'intimé fournisse immédiatement au requérant ce qui suit :*

(...)



*c) des copies des parties des dossiers d'aéronef portant sur la navigabilité et la propriété des aéronefs C-GWVV et C-GNWX.»*

Tel qu'il est indiqué dans la lettre du Tribunal datée du 7 janvier 1994 :

- l'intimé confirme que les documents a) et b) doivent être fournis;

- en ce qui concerne le document c), le requérant a plus particulièrement indiqué les «parties des dossiers d'aéronef portant sur la navigabilité et la propriété des aéronefs C-GWVV et C-GNWX», comme suit :

(i) «En ce qui concerne l'aéronef C-GWVV, tous les documents portant sur la navigabilité et la propriété entre le moment où l'aéronef est devenu pour la première fois la propriété d'un membre de la famille Bradish, et aujourd'hui;»

(...)

3. «*EN OUTRE* :

*Le requérant fournira à l'intimé les dates des appels téléphoniques faits par l'intimé au requérant sur les chefs d'accusation mentionnés ici; l'intimé vérifiera si ses dossiers indiquent en fait qu'un tel appel téléphonique a été fait, et informera le requérant en conséquence.»*

Le requérant a fourni à l'intimé une demande datée du 30 décembre 1993 dont la portée a par la suite été limitée à l'indication des dates des appels téléphoniques faits par Transports Canada, Région du Centre, depuis :

a) la Direction de la navigabilité aérienne du bureau de Saskatoon; et

b) les directions de la Conformité et de la Navigabilité aérienne du bureau de Winnipeg;

à (306) 522-5050 ou (306) 522-6999, pendant les périodes :

(i) du 1<sup>er</sup> avril au 10 septembre 1993, pour ce qui est de l'aéronef C-GWVV;

(...)

Il n'y aura pas de frais pour le matériel fourni au requérant, et des dispositions seront prises par l'intimé afin d'assurer que le requérant le reçoive **au plus tard le 22 janvier 1994.**

Date :13 janvier 1994

Nom : Ghislaine Richard, présidente»

Les lettres susmentionnées sont très claires. Rien n'indique que le ministre était d'avis que les documents commandés ne devraient pas être divulgués. Il n'était pas question, dans l'ordonnance, des registres de mouvement de la tour de contrôle, vraisemblablement parce que le ministre avait indiqué dans son ensemble de documents à divulguer daté du 10 septembre 1993 qu'il appellerait un représentant du Contrôle de la circulation aérienne pour témoigner concernant ces registres.

Le ministre a déclaré qu'il n'avait pas les registres de mouvement de la tour de contrôle ou les registres téléphoniques. Il a dit que les plans de vol et les enregistrements sur bande magnétique des conversations radio de la tour de contrôle sont conservés pendant 30 jours, et que cette période était expirée.

M. Colhoun a soutenu que les bandes de la tour de contrôle, les registres de mouvement ou le plan de vol montreraient qu'il n'était pas le pilote. Il voulait les registres téléphoniques parce qu'il était convaincu qu'ils montreraient que le ministre a commencé cette enquête bien avant que n'expire la période pendant laquelle les bandes et les registres sont gardés. Il a allégué à maintes reprises que le ministre ne voulait pas produire ces documents étant donné qu'ils prouveraient son innocence. M. Colhoun n'a pas produit de preuve indiquant qu'il avait fait des efforts pour se procurer ces documents auprès d'autres personnes que les gens de la Conformité dans la Région du Centre de Transports Canada. Il n'était pas non plus disposé à témoigner sous serment concernant l'identité du pilote qui avait effectué le vol en question.

M. Colhoun a déclaré qu'il savait que Transports Canada avait communiqué avec le nouveau propriétaire de l'aéronef aux États-Unis concernant les inscriptions du carnet de route. Il était d'avis que ce document révélerait que son nom ne figurait pas dans la partie Canada-É.-U. du vol en question. Malgré cette déclaration, M. Colhoun n'a pas présenté de preuve indiquant qu'il avait fait des efforts pour obtenir des copies des inscriptions appropriées.

En ce qui concerne le fait que le ministre ait changé d'idée avant l'audience pour ce qui est des témoins qu'il devait appeler, M<sup>me</sup> Kimberly Ellard, représentante du ministre à l'audience en appel, a dit que Transports Canada devrait, à tout le moins par simple politesse, avertir le titulaire du document lorsqu'il décide de ne pas appeler un témoin, ou de ne pas présenter un certain matériel, étant donné qu'il avait déjà informé le titulaire du document qu'il allait appeler ces témoins ou présenter ce matériel. Le Tribunal est d'accord avec cette déclaration.

## **LE CODE CRIMINEL ET LA CHARTE DES DROITS**

M. Colhoun a allégué que le ministre a agi en violation de l'article 337 du *Code criminel*. Voici la teneur de cet article :

«337. Est coupable d'un acte criminel et passible d'un emprisonnement maximal de quatorze ans quiconque, étant ou ayant été employé au service de Sa Majesté du chef du Canada ou d'une province, ou au service d'une municipalité, et chargé, en vertu de cet emploi, de la réception, de la garde, de la gestion ou du contrôle d'une chose, refuse ou omet de remettre cette chose à une personne qui est autorisée à la réclamer et qui, effectivement, la réclame.»

Le Tribunal n'a pas le mandat de déterminer si le ministre a contrevenu à une disposition du *Code criminel*. Néanmoins, M. Colhoun n'a pas présenté de preuve montrant comment le ministre enfreignait l'article indiqué.

M. Colhoun a également allégué que le ministre a agi en violation de l'article 12 de la Charte canadienne des droits et libertés, qui dit ce qui suit :

«12. Chacun a droit à la protection contre tous traitements ou peines cruels et inusités.»

M. Colhoun a soutenu que le ministre avait l'intention de le punir en n'immatriculant pas l'aéronef, et que cet acte représentait une peine «cruelle et inusitée.» En effet, M. Pearson a déclaré dans sa décision à la suite d'une révision :

«Je suis convaincu que, quelles que soient les raisons du retard de la délivrance du certificat d'immatriculation temporaire de M. Colhoun, on voulait punir ce dernier à cause de son attitude ou d'un autre problème quelconque.»

M. Colhoun n'a pas établi, à la satisfaction de ce Tribunal, que le refus du ministre d'immatriculer l'aéronef était une tentative directe en vue de le punir. Il n'a pas établi non plus que le traitement qu'il a reçu était «cruel et inusité». Il s'agit clairement d'une disposition traitant de droit criminel, et le Tribunal n'est pas prêt à appliquer une telle norme à la détermination des infractions réglementaires dans cette affaire.

M. Colhoun a déclaré que son «dernier moyen de défense» était le paragraphe 818(2) du *Règlement de l'Air*, dont voici la teneur :

«818(2) Dans toute poursuite intentée pour infraction au présent règlement ou aux instructions données par le ministre en vertu de ce règlement, la preuve, faite par l'accusé, qu'une telle infraction est attribuable au mauvais temps ou à une autre cause inévitable visée au présent article, constituera une bonne défense.»

Le Tribunal reconnaît que le rapport entre M. Colhoun et le personnel de Transports Canada a été stressant par moments, et du point de vue de M. Colhoun, la situation était inévitable. Toutefois, le Tribunal n'est pas d'avis que le but du paragraphe 818(2) soit de décharger quiconque des activités administratives précises associées à cette affaire.

## **RÉSUMÉ**

M. Colhoun n'a pas établi, dans le dossier, qu'il avait demandé au ministre d'immatriculer le C-GWV et que sa demande avait été rejetée. En contre-interrogatoire, il a bel et bien demandé à M. Atherton si l'acte de vente de la compagnie de vente aux enchères (pièce M-3b)) serait une preuve satisfaisante de propriété, et M. Atherton lui a répondu qu'il aurait besoin de plus de renseignements avant de délivrer un certificat d'immatriculation temporaire (p.40).

On ne mentionne pas dans le dossier quel article de loi ou de règlement indique que le modèle d'acte de vente fourni par la compagnie de vente aux enchères n'était pas acceptable. On n'y mentionne pas non plus d'article qui aurait pu empêcher le ministre de délivrer à M. Colhoun un certificat d'immatriculation temporaire pour l'aéronef C-GWVV.

La défense de M. Colhoun à l'allégation selon laquelle il a piloté l'aéronef de Regina à Duluth alors que l'aéronef n'était pas immatriculé était que le ministre n'avait pas fourni suffisamment d'éléments de preuve que M. Colhoun pilotait l'aéronef lorsque ce dernier était au Canada. Il a également dit que le refus du ministre de lui fournir les registres téléphoniques et autres renseignements demandés l'ont empêché de préparer une bonne défense.

## **CONCLUSION**

M. Pearson, dans ses motifs de décision à la suite d'une révision, a déclaré :

«Je n'ai aucun doute que l'aéronef a été piloté de Regina à Duluth le 18 avril 1993 sans immatriculation. Les preuves déposées par M. Larry Lund sont suffisantes pour m'en convaincre. Par ailleurs, je n'ai aucun doute que M. Colhoun, pour des raisons qui n'ont pas été expliquées, était bien décidé à livrer l'aéronef au client ultime, Spartan Aviation of Michigan, et c'est ce qu'il a fait.

Il est dommage que les relations entre Transports Canada et un de ses clients ont pu dégénérer au point que chaque partie a traité l'autre avec discrimination.»

Le Tribunal, siégeant en appel, est d'accord avec l'évaluation qu'a faite M. Pearson des circonstances de cette affaire.

**L'APPEL EST DONC REJETÉ, ET LA SUSPENSION DE SEPT JOURS IMPOSÉE PAR M. PEARSON EST CONFIRMÉE.**

Motifs de la décision par :

Bruce Pultz, vice-président

Y souscrivent :

Gordon Mitchell, conseiller

Fred Clarke, conseiller