

TRIBUNAL D'APPEL DES TRANSPORTS DU CANADA

ENTRE :

Ravinder Viridi, requérant(e)

- et -

Ministre des Transports, intimé(e)

LÉGISLATION:

Loi sur l'aéronautique, L.R.C. 1985, c. A-2, art. 4(2), 6.9

Décision à la suite d'une révision
Hilery T. Hargrove

Décision : le 18 décembre 2006

TRADUCTION

La décision du ministre de suspendre la licence de pilote privé du requérant pendant une période de 30 jours pour une contravention au paragraphe 4(2) de la Loi sur l'aéronautique est maintenue par la présente. Ladite suspension doit débuter le 35^e jour de la signification de la présente décision.

[1] **Une audience en révision** relative à l'affaire en rubrique a été tenue le mercredi 1^{er} novembre 2006, à la Cour fédérale du Canada, à Toronto (Ontario).

HISTORIQUE

[2] Cette affaire découle d'un avis de suspension délivré par le ministre des Transports en vertu de l'article 6.9 de la *Loi sur l'aéronautique*.

A. Affaires préliminaires

(1) *Délivrance et signification de l'avis de suspension révisé*

[3] L'avis de suspension comprend deux chefs d'accusation :

[traduction]

1. Le ou vers le 29 avril 2004, à environ 25 milles à l'est de Washington, DC, USA, alors que vous vous prévaliez des avantages d'un document d'aviation canadien, à savoir votre licence de pilote privé n° PA749200, à bord d'un aéronef Cessna 172 immatriculé C-GUMV, vous n'avez pas respecté les lois aéronautiques applicables d'un état étranger, à savoir les États-Unis d'Amérique. Plus particulièrement, vous n'avez pas respecté l'art. 91.139 de la FAR [Federal Aviation Administration] lorsque vous êtes entré dans l'espace aérien de Washington ADIZ sans vous conformer au NOTAM applicable à l'espace aérien, contrevenant ainsi au paragraphe 4(2) de la *Loi sur l'aéronautique* (droit étranger). Suspension imposée : licence de pilote privé - 30 jours.

2. Le ou vers le 29 avril 2004, à environ 25 milles à l'est de Washington, DC, USA, alors que vous vous prévaliez des avantages d'un document d'aviation canadien, à savoir votre licence de pilote privé n° PA749200, à bord d'un aéronef Cessna 172 immatriculé C-GUMV, vous n'avez pas respecté les lois aéronautiques applicables d'un état étranger, à savoir les États-Unis d'Amérique. Plus particulièrement, vous n'avez pas respecté l'art. 99.7 de la FAR lorsque vous êtes entré dans l'espace aérien de Washington ADIZ sans vous conformer aux directives de sécurité spéciales selon lesquelles vous deviez obtenir un code de transpondeur discret avant d'entrer dans l'espace aérien, contrevenant ainsi au paragraphe 4(2) de la *Loi sur l'aéronautique* (droit étranger). Suspension imposée : licence de pilote privée – 30 jours.

[4] L'avis de suspension au requérant relativement aux chefs d'accusation susmentionnés était à l'origine en date du 6 avril 2005. Un nouvel avis de suspension relatif aux chefs d'accusation susmentionnés a été signifié au requérant par courrier recommandé en date du 26 août 2005, lequel était accompagné d'une lettre du 26 août 2005 de David A. Bland, directeur régional intérimaire de l'Application de la Loi en aviation civile, région de l'Ontario, Transports Canada. Ce nouvel avis de suspension en vigueur a été délivré pour corriger une erreur et remplacer l'avis de suspension original du 6 avril 2005. Plus particulièrement, la date à laquelle la prétendue infraction a eu lieu est inexacte dans l'avis du 6 avril 2005. Donc, l'avis du 6 avril 2005 a été retiré et l'avis du 26 août 2005 a été délivré pour remplacer l'original.

(2) Retrait du chef d'accusation n° 2 par le ministre

[5] Le ministre a indiqué au Tribunal qu'il ne donnerait pas suite au chef d'accusation n° 2 de l'avis de suspension mais uniquement au chef d'accusation n° 1. Le chef d'accusation n° 2 a donc été retiré et ne sera pas considéré dans cette décision.

(3) Suspension de la mesure - Licence de pilote

[6] Dans une lettre du 26 septembre 2005, le requérant a demandé une audience en révision devant le Tribunal, de même qu'une suspension de la mesure relative à sa licence de pilote privé en attendant qu'une décision soit rendue à la suite de la révision.

(4) Demande d'ajournement du requérant

[7] En me fondant sur l'information et la documentation reçues du greffe du Tribunal, je suis convaincu que l'avis d'audience du 28 septembre 2006 qui prévoyait que l'audience aurait lieu le 1^{er} novembre 2006 a été délivré au domicile du requérant, le 29 septembre 2006.

[8] Dans une lettre au Tribunal en date du 26 octobre 2006, le requérant a demandé au Tribunal d'ajourner l'audience en révision au 15 mars 2007, indiquant qu'il ne serait pas disponible pour assister à l'audience en révision du 1^{er} novembre 2006 [traduction] « pour des raisons familiales ». Dans une décision en date du 27 octobre 2006, envoyée au requérant par Express Post, la demande d'ajournement du requérant a été refusée par le Tribunal.

(5) Changement de lieu

[9] Nous devons, à ce stade-ci, examiner une dernière affaire préliminaire. L'avis d'audience signifié au requérant mentionnait que l'audience serait tenue à l'adresse suivante :

Federal Court of Canada

Canada Life Building

330 University Avenue

Toronto, Ontario

[10] À la suite d'un changement d'adresse de la Cour fédérale du Canada, l'audience en révision dans cette affaire a eu lieu à l'adresse suivante :

Federal Court of Canada

Courtroom 7B

180 Queen Street West

Toronto, Ontario

[11] Le 1^{er} novembre 2006, la greffière a téléphoné au requérant pour l'aviser du changement d'adresse de l'audience. Le requérant l'a avisée qu'il ne serait pas présent.

[12] Je suis donc convaincu que ce changement de lieu a été porté à la connaissance du requérant et que le changement d'adresse n'a pas entravé ni porté préjudice à son droit ou à sa capacité de comparaître à l'audience, s'il avait choisi de le faire. Donc, je suis convaincu que ces procédures ont été instituées valablement.

II. LOI

[13] Aux fins de cette affaire, il faut prendre en considération le paragraphe 4(2) et l'article 6.9 de la *Loi sur l'aéronautique* sur lesquels l'action du ministre repose en l'espèce.

[14] Le paragraphe 4(2) de la *Loi sur l'aéronautique* prévoit ce qui suit :

(2) Les personnes se prévalant des avantages octroyés par des documents d'aviation canadiens et les aéronefs canadiens sont, tant qu'ils se trouvent dans les limites d'un État étranger, soumis aux lois sur l'aéronautique de cet État.

[15] L'article 6.9 de la *Loi sur l'aéronautique* se lit ainsi :

6.9 (1) Lorsqu'il décide de suspendre ou d'annuler un document d'aviation canadien parce que l'intéressé - titulaire du document ou propriétaire, exploitant ou utilisateur d'aéronefs, d'aéroports ou d'autres installations que vise le document - a contrevenu à la présente partie ou à un règlement, un avis, un arrêté, une mesure de sûreté ou une directive d'urgence pris sous son régime, le ministre expédie par courrier recommandé ou certifié à la dernière adresse connue de l'intéressé, ou par signification à personne, un avis de la mesure et de la date de sa prise d'effet, laquelle ne peut survenir moins de trente jours après l'expédition ou la signification de l'avis.

[...]

(7.1) L'auteur de la présumée contravention visée au paragraphe (1) n'est pas tenu de témoigner.

(8) Le conseiller peut confirmer la décision du ministre ou substituer sa propre décision à celle du ministre.

[16] Les autres dispositions de l'article 6.9 énoncent la procédure que le ministre doit suivre dans les mesures qu'il prend pour suspendre ou révoquer une licence. Je les ai revues et je considère que le ministre s'est conformé aux règles et procédures énoncées aux présentes.

III. PREUVE

[17] Il incombe au ministre d'établir que le requérant a contrevenu à la *Loi sur l'aéronautique* et il a donc présenté sa preuve en premier. Le ministre a présenté en preuve la pièce M-2; il s'agit d'une copie de la réglementation en matière aéronautique applicable à l'étranger, à laquelle le requérant est censé avoir dérogé, à savoir le 14 C.F.R. § 91.139 qui prévoit :

[TRADUCTION]

§ 91.139 Règles de circulation aérienne d'urgence

(a) Cet article prévoit un processus d'utilisation des avis aux navigants (NOTAM) pour signaler la délivrance et le fonctionnement conformément aux règles et aux

règlements relatifs à la circulation aérienne d'urgence. Il prévoit en outre la nomination d'un responsable autorisé à délivrer les NOTAM au nom de l'administrateur dans certaines affaires en vertu de cet article.

(b) Lorsque l'administrateur détermine qu'une situation d'urgence se présente, ou se présentera, et que cette situation concerne la capacité de la FAA d'exploiter le système de contrôle de la circulation aérienne et qu'aucune activité aérienne normale en vertu de ce chapitre ne peut être effectuée à cause de la situation, conformément aux niveaux requis de sécurité et d'efficacité –

(1) L'administrateur émet immédiatement une règle ou un règlement pour répondre à cette situation d'urgence;

(2) L'administrateur ou l'administrateur associé de la circulation aérienne peut utiliser le système des NOTAM pour aviser de la délivrance d'une règle ou d'un règlement.

Ces NOTAM communiquent l'information relative aux règles et aux règlements qui régissent les activités aériennes, l'utilisation des installations de navigation et désignent l'espace aérien où les règles et les règlements sont applicables.

(c) Lorsqu'un NOTAM est délivré en vertu de cet article, personne ne peut piloter un aéronef, ou tout autre appareil assujéti au règlement concerné dans l'espace aérien désigné, sauf si l'exploitation est conforme aux autorisations, aux modalités et aux conditions prescrites au règlement dont il est question au NOTAM. (Je souligne.)

[18] Le ministre a de plus présenté en preuve le NOTAM applicable délivré en vertu du 14 C.F.R. § 91.139 (pièce M-1), auquel le requérant est censé avoir dérogé. Les extraits qui suivent proviennent de ce NOTAM et s'appliquent particulièrement en l'espèce :

[TRADUCTION]

FDC 3/2126 ZDC 1^{re} PARTIE DE 4 - RESTRICTIONS DE VOL
WASHINGTON DC. LA PRÉSENTE CONSTITUE UNE MODIFICATION À
L'INFORMATION DÉLIVRÉE ANTÉRIEUREMENT DANS LE FDC
NOTAM 3/1850. ELLE EST EN VIGUEUR À COMPTER DU 0303182000
UTC (18 MARS À 15 H - HEURE LOCALE) ET JUSQU'À L'ÉMISSION D'UN
AUTRE AVIS. LES PROCÉDURES QUI SUIVENT SONT EN VIGUEUR EN
VERTU DES DIRECTIVES DE SÉCURITÉ SPÉCIALES DE L'ARTICLE 99.7
DU 14 CFR, ET EN VERTU DES RÈGLES DE CIRCULATION AÉRIENNES
D'URGENCE DE 91.139. PARTIE I. DÉFINITIONS. A. AUX FINS DE CE
NOTAM SEULEMENT, LA ZONE D'IDENTIFICATION DE DÉFENSE
AÉRIENNE DE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE WASHINGTON DC
(DC ADIZ) DÉSIGNE LA ZONE DE L'ESPACE AÉRIEN AU-DESSUS DE LA
SURFACE DE LA TERRE OÙ L'IDENTIFICATION, LA LOCALISATION ET

LE CONTRÔLE DE L'ESPACE AÉRIEN SONT DÉJÀ EXIGÉS DANS L'INTÉRÊT DE LA SÉCURITÉ NATIONALE. PLUS PARTICULIÈREMENT, LE DC ADIZ REPRÉSENTE L'ESPACE AÉRIEN, DE LA SURFACE JUSQU'À LA LIMITE DU FL180 (SANS L'INCLURE), DES LIMITES EXTÉRIEURES DE L'ESPACE AÉRIEN DE TROIS SECTEURS DE CLASSE B DE WASHINGTON DC ET L'ESPACE AÉRIEN ADDITIONNEL CONTENU DANS UNE ZONE DÉLIMITÉE PAR UNE LIGNE QUI DÉBUTE À 383712N/0773600O; SOIT UN ARC DE 30 MILLES DANS LE SENS INVERSE DES AIGUILLES D'UNE MONTRE DE DCA VOR/DME À 384124N/0762548O; SOIT À L'OUEST LE LONG DE LA FRONTIÈRE SUD DE L'ESPACE AÉRIEN DE TROIS SECTEURS DE CLASSE B DE WASHINGTON DC JUSQU'AU POINT DU DÉBUT. FIN DE LA 1^{re} PARTIE DE 4

[...]

FDC 3/2126 ZDC 3^e PARTIE DE 4 – RESTRICTIONS DE VOL - WASHINGTON DC. A. À L'EXCEPTION DE CE QUI EST PRÉVU DANS LA PARTIE B CI-DESSOUS, NUL NE PEUT EXPLOITER UN AÉRONEF, Y COMPRIS DES VÉHICULES ULTRA-LÉGERS, DES AÉRONEFS CIVILS ET DES AÉRONEFS PUBLICS, DANS LADITE ADIZ, SI EN PLUS DES AUTRES RÈGLES APPLICABLES LIÉES AU 14 CFR, L'EXPLOITANT DE L'AÉRONEF NE S'EST PAS ASSURÉ QUE LES EXIGENCES SUIVANTES SONT RESPECTÉES : 1. L'AÉRONEF EST ÉQUIPÉ D'UNE RADIO BIDIRECTIONNELLE UTILISABLE SUR LES FRÉQUENCES RADIO ATC APPROPRIÉES; 2. L'ÉQUIPAGE PEUT COMMUNIQUER PAR RADIO BIDIRECTIONNELLE AVEC LES INSTALLATIONS ATC APPROPRIÉES AVANT DE PILOTER DANS LADITE ADIZ ET CONSERVER LA POSSIBILITÉ DE COMMUNIQUER PAR RADIO BIDIRECTIONNELLE PENDANT SON VOL DANS LEDIT ADIZ; LES AÉRONEFS UTILISÉS DANS UNE ZONE DE CIRCULATION D'AÉRODROME D'UN AÉROPORT QUI NE DISPOSE PAS D'UNE TOUR NE SONT PAS SOUMIS AUX EXIGENCES DES COMMUNICATIONS ATC, POURVU QU'ILS SURVEILLENT LE CTAF DE L'AÉROPORT; 3. *AVANT QUE L'ÉQUIPAGE N'EFFECTUE UN VOL DANS UN ESPACE AÉRIEN DE CLASSE B, C, OU D DE LADITE ADIZ, IL DOIT RECEVOIR UNE AUTORISATION ATC DISTINCTE POUR ENTRER DANS L'ESPACE AÉRIEN B, C, OU D;* 4. L'AÉRONEF EST ÉQUIPÉ D'UN TRANSPONDEUR QUI INDIQUE ET TRANSMET AUTOMATIQUÉMENT L'ALTITUDE COMME LE PRÉVOIT L'ARTICLE 91.125 DU 14 CFR; FIN DE LA 3^e PARTIE DE 4. (Je souligne.)

[...]

A. Patrick O'Neill

[19] Le premier témoin du ministre était Patrick O'Neill, inspecteur de la sécurité aérienne pour le compte de la Federal Aviation Administration américaine.

[20] Dans son témoignage, M. O'Neill a présenté une preuve attestant que le secteur géographique de la zone de trois secteurs est un espace aérien réglementé, de la surface jusqu'à une altitude de 18 000 pieds au-dessus de la cité de Washington, D.C. (pièce M-1 [NOTAM] et pièces M-7 et M-8 [cartes de Washington, D.C.]).

[21] La pièce M-2 mentionne l'alinéa 91.139c) de la Partie 91- *General Operatig and Flight Rules* (Règles de vol et fonctionnement général) en vertu du Titre 14 : *Aeronautics and Space* (Aéronautique et espace [règles de vol]) qui définit les règles qui régissent les NOTAM. L'alinéa 91.139c) présente une signification particulière et prévoit ce qui suit :

[TRADUCTION]

(c) Lorsqu'un NOTAM est délivré en vertu de cet article, personne ne peut piloter un aéronef ou tout autre appareil assujetti au règlement concerné dans l'espace aérien désigné, sauf si l'exploitation est conforme aux autorisations, aux modalités et aux conditions prescrites au règlement dont il est question au NOTAM.

[22] M. O'Neill a fait référence à la partie 3 du NOTAM (pièce M-1) concernant la procédure à suivre lorsqu'une personne pilote un aéronef dans la zone d'identification de défense aérienne (ADIZ). Il est particulièrement important que l'équipage communique par radio bidirectionnelle avec le contrôle de la circulation aérienne (ATC) approprié avant de circuler dans la zone réglementée, qu'il conserve la capacité de continuer à communiquer ainsi avec l'ATC approprié en se déplaçant dans la zone réglementée et qu'il reçoive une autorisation ATC distincte pour entrer dans l'espace aérien de classe B, C ou D avant de le faire.

[23] M. O'Neill a témoigné que l'article 91.139 des règles de vol et le NOTAM dont il a été question préalablement étaient en vigueur au moment de l'incident à l'étude et j'accepte sa preuve sur ce point.

[24] Un rapport préliminaire sur la déviation du pilote relatif à cet incident a été présenté en preuve (pièce M-3).

[25] De plus, les déclarations personnelles de Reed Petersen, spécialiste en assurance de la qualité, en service au ATC du Potomac Tracon, et Mark Nesfeder, contrôleur de la circulation aérienne en service au ATC du Potomac Tracon, au moment de l'incident, ont été présentées en preuve (pièce M-5 et M-6, respectivement).

[26] Une carte de l'espace aérien de la zone de trois secteurs de classe B de Washington et la carte sectorielle de Washington ont été présentées en preuve (pièce M-7 et M-8, respectivement).

[27] Un résultat de recherche provenant de la base de données d'immatriculation canadienne indiquant que le modèle Cessna 172N portant l'immatriculation canadienne G-GUMV est inscrit au nom de Nexjet Aviation Inc., a été présenté en preuve (pièce M-9). Je constate, aux fins du

dossier, que Nexjet Aviation Inc. est située à la même adresse que le lieu de résidence du requérant, M. Viridi.

[28] Dans une lettre du 24 mai 2004 envoyée par M. O'Neill à Viridi R. Singh, ce dernier est avisé qu'une enquête sur une déviation d'un pilote est en cours et que l'aéronef piloté par le requérant au moment du présumé incident a été identifié (pièce M-11). Le requérant, M. Viridi, a répondu à celle-ci par lettre en date du 28 mai 2004 (pièce M-12). Je suis donc convaincu que Viridi R. Singh et le requérant, Ravinder Viridi, sont une seule et même personne.

[29] De plus, le ministre a présenté une copie de la licence de pilote du requérant (pièce M-13).

[30] Dans une lettre du 15 décembre 2004 envoyée par Oonagh Elliott au requérant, ce dernier est avisé d'une enquête sur le présumé incident; la lettre indique que la présumée infraction a eu lieu le 30 avril 2004 (pièce M-15). J'ai interrogé M^{me} Elliott au sujet de cette date qui diffère de celle du 29 avril 2004, à savoir la date de la présumée infraction. M^{me} Elliott a avisé le Tribunal que le 30 avril 2004, soit la date qui figure dans cette lettre, était une erreur. J'accepte cette explication. À la suite de cette enquête, le ministre a délivré et signifié un avis de suspension au requérant, en vertu de l'article 6.9 de la *Loi sur l'aéronautique*, pendant une période de 30 jours débutant le 26 septembre 2005.

B. Randolph Horner

[31] La prochaine personne à témoigner au nom du ministre était Randolph Horner, spécialiste du contrôle de la circulation aérienne. Il a témoigné que l'aéronef identifié comme étant celui piloté par le requérant est entré dans l'ADIZ au-dessus de Washington sans communiquer avec l'ATC du Potomac Tracon, conformément aux protocoles et aux exigences du NOTAM en vigueur dans cette zone, à ce moment-là.

C. Reed Petersen

[32] Le prochain témoin du ministre était Reed Petersen, un spécialiste de l'assurance de la qualité de Washington. M. Petersen a fait état de sa grande expérience dans le domaine de l'aviation et du contrôle de la circulation aérienne. J'ai été impressionné par ses connaissances et son expérience et je considère qu'il s'agit d'un témoin fort crédible. Il a témoigné des étapes franchies dans cette affaire à compter de l'affichage de l'aéronef du requérant sur le radar alors qu'il déviait de 55 milles jusqu'à son identification comme aéronef canadien immatriculé C-GUMV. Il a confirmé que l'aéronef était à l'intérieur de l'ADIZ et il a préparé un rapport préliminaire de déviation du pilote (pièce M-3).

D. Mark Nesfeder

[33] La prochaine personne qui a témoigné au nom du ministre était Mark Nesfeder. Il a témoigné qu'il était spécialiste du contrôle de la circulation aérienne et contrôleur en service au moment de l'incident en question. Il a témoigné qu'il avait une expérience de plus de 20 ans comme contrôleur de la circulation aérienne. Dès que l'aéronef du requérant est entré dans

l'ADIZ, il a communiqué avec celui-ci et l'a identifié comme étant effectivement un aéronef canadien immatriculé C-GUMV. Il a préparé la déclaration personnelle présentée en preuve sous la cote M-6.

E. Oonagh Elliott

[34] Le dernier témoin du ministre était Oonagh Elliott, une inspectrice de l'Application de la Loi en aviation au service de Transports Canada comptant environ 18 ans d'expérience.

M^{me} Elliott a témoigné qu'en novembre 2004, le directeur régional de Transports Canada l'a désignée pour enquêter sur l'incident dont il est question aux présentes. En se fondant sur son enquête, M^{me} Elliott a témoigné qu'elle était convaincue que le requérant avait contrevenu au paragraphe 4(2) de la *Loi sur l'aéronautique* et je suis d'accord.

IV. CONCLUSION

[35] Je suis convaincu en m'appuyant sur la preuve que le requérant pilotait un aéronef canadien immatriculé C-GUMV dans la zone de l'ADIZ en question, le 29 avril 2004. Je suis de plus convaincu que ledit aéronef était à ce moment-là piloté par le requérant, qu'il a traversé l'ADIZ sans tenter d'avoir l'autorisation et les directives préalables de la tour ATC appropriée, contrairement aux protocoles et aux conditions prévus au NOTAM applicable, en vigueur à ce moment-là, et qu'ainsi, il a contrevenu à l'alinéa c) du 14 C.F.R. § 91.139. Ce faisant, le requérant a de plus contrevenu au paragraphe 4(2) de la *Loi sur l'aéronautique* et il est assujéti à une suspension de sa licence, conformément à l'article 6.9 de cette Loi. Le ministre a suspendu la licence de pilote du requérant pendant une période de 30 jours ce qui, à mon avis, est approprié dans les circonstances.

V. DÉPENS

[36] La dernière question sur laquelle je dois me prononcer concerne les dépens qui ont été demandés par le ministre.

[37] L'article 19 de la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada* prévoit ce qui suit :

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.

[38] Dans *Butterfield c. Canada (Ministre des Transports)*, [2004], décision à la suite d'un appel, P-2933-02 (TATC), [2004] D.T.A.T.C. n° 47 au ¶ 9 (QL), le Tribunal en examinant un appel d'une décision à la suite d'une révision a abordé le paragraphe 19(1) de la façon suivante :

Nous admettons que la jurisprudence relie la plupart du temps les « dépens » et les frais de justice, à la suite du gain de cause, même dans le contexte d'un tribunal. Par ailleurs, en ce qui concerne le libellé particulier de cette loi, nous considérons que le terme « dépens » tel qu'utilisé à l'article 19 n'est pas le même que les frais de justice. Nous ne considérons pas qu'un tarif des règles de cour soit utile pour établir un montant. Le terme « dépens » est utilisé mais l'article légifère véritablement dans le sens de dissuader une partie d'un comportement inapproprié. C'est le montant qui vise à dissuader d'un comportement inapproprié dont nous devons décider et non celui qui vise à dédommager l'autre partie.

[39] En disposant de la requête du ministre concernant les dépens dans une cause où l'appelant n'a pas comparu, le comité d'appel s'est prononcé ainsi au ¶ 13:

La décision d'accorder des dépens est à la discrétion du Tribunal. Bien que les circonstances correspondent aux critères de l'alinéa *b*), nous avons choisi de ne pas accorder de dépens. Dans certaines instances, le fait qu'un requérant ne compare pas peut être une surprise pour l'autre partie et pour le Tribunal. Dans le cas en l'espèce, l'appelant avait exprimé clairement qu'il ne comparait pas. Plusieurs requérants devant ce Tribunal ne sont pas représentés par avocat. Nous craignons que certains ne fassent pas la part des choses entre le concept de dépens qui sont susceptibles d'être accordés en vertu de la présente loi et les dépens à la partie qui a gain de cause. Nous ne voulons pas dissuader qui que ce soit de faire une demande au Tribunal en raison d'une crainte liée aux dépens. (Je souligne.)

[40] En l'espèce, la preuve indique que le requérant a dit clairement qu'il ne comparait pas à l'audience de cette affaire et il a effectivement demandé un ajournement au 15 mars 2007, lequel a été refusé par le Tribunal. Néanmoins, le requérant était bien fondé en droit en vertu de l'article 6.9 de la *Loi sur l'aéronautique* de demander cette révision et il n'a pas à prouver le bien fondé d'exercer ce droit. À la lumière des faits et des considérations soulevés dans la cause *Butterfield*, précitée au ¶ [38], je n'accorde aucuns dépens dans le cas en l'espèce.

VI. DÉCISION

[41] Je confirme donc la décision du ministre de suspendre la licence de pilote du requérant pour une période de 30 jours.

Le 18 décembre 2006

Hilery T. Hargrove
Conseiller
Tribunal d'appel des transports du Canada