

**TRIBUNAL D'APPEL DES TRANSPORTS DU CANADA**

ENTRE :

**Catherine Martyn**, requérant(e)

- et -

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

**LÉGISLATION:**

*Loi sur l'aéronautique*, L.R.C. 1985, c. A-2, art. 7.7

*Règlement de l'aviation canadien*, DORS/96-433, article 103.03 et paragraphes 202.01(1) et 605.03(1)

---

**Décision à la suite d'une révision**  
**Sandra Lloyd**

---

**Décision : le 7 juin 2006**

**TRADUCTION**

*La requérante a contrevenu à l'article 103.03 du RAC et l'amende de 250 \$ est maintenue. La requérante a contrevenu au paragraphe 605.03(1) du RAC tel qu'allégué au chef d'accusation 2, et l'amende de 250 \$ est maintenue. La requérante n'a pas contrevenu au paragraphe 202.01(1) du RAC tel qu'allégué et l'amende totale de 500 \$ est annulée. La requérante n'a pas contrevenu au paragraphe 605.03(1) du RAC tel qu'allégué au chef d'accusation 1, et l'amende de 250 \$ est annulée. L'amende totale de 500 \$ est payable au Receveur général du Canada et doit parvenir au Tribunal dans les trente-cinq jours suivant la signification de la présente décision.*

**Une audience en révision** relative à l'affaire en rubrique a été tenue le mercredi 8 mars 2006 à 10 h, au Robson Square à Vancouver (Colombie-Britannique).

**HISTORIQUE**

La requérante, Mme Martyn, est la propriétaire enregistrée d'un aéronef immatriculé au Canada, soit un Beech C-50 Twin Bonanza, immatriculé C-GVCZ (VCZ). En vertu d'un avis de suspension en date du 23 juin 2004, le ministre des Transports (le ministre) a suspendu le

certificat de navigabilité (CdN) de l'aéronef VCZ en raison d'un certain nombre de défauts reliés à la maintenance. La requérante n'a pas retourné le CdN au ministre tel que requis.

Par la suite, le ministre a délivré un avis d'amende pour contravention (l'avis) en date du 23 mars 2005 à la requérante lui indiquant que les amendes suivantes lui étaient imposées :

- 1) le montant de 250 \$ pour avoir contrevenu à l'article 103.03 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC);
- 2) le montant de 250 \$ pour chacun des deux chefs alléguant des contraventions au paragraphe 202.01(1) du RAC;
- 3) le montant de 250 \$ pour chacun des deux chefs alléguant des contraventions au paragraphe 605.03(1) du RAC;

soit une amende totale de 1 250 \$.

Par lettre en date du 18 avril 2005, M<sup>me</sup> Martyn a demandé une révision de l'avis au Tribunal d'appel des transports du Canada (TATC).

## **LA LOI**

L'article 103.03 du RAC se lit comme suit :

**103.03** Lorsqu'un document d'aviation canadien est suspendu ou annulé, le titulaire doit le retourner au ministre immédiatement après la date de la prise d'effet de la suspension ou de l'annulation.

L'article 4.1 de la *Loi sur l'aéronautique* se lit comme suit :

**4.1** Quiconque est auteur à l'étranger d'un fait—acte ou omission—qui, survenu au Canada, constituerait une contravention à une disposition de la présente partie ou de ses textes d'application, est réputé avoir commis cette contravention. Il peut être poursuivi et puni au lieu du Canada où il se trouve comme si la contravention y avait été commise.

Le paragraphe 8.4(1) de la *Loi sur l'aéronautique* se lit comme suit :

**8.4 (1)** *Lorsqu'une personne peut être poursuivie en raison d'une infraction à la présente partie ou à ses textes d'application relative à un aéronef, le propriétaire enregistré peut être poursuivi et encourir la peine prévue, à moins que, lors de l'infraction, l'aéronef n'ait été en possession d'un tiers sans le consentement du propriétaire.*

Le paragraphe 202.01(1) du RAC se lit comme suit :

**202.01** (1) Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit d'utiliser un aéronef au Canada à moins qu'il ne porte des marques visibles, apposées conformément :

*a) aux Normes sur le marquage et l'immatriculation des aéronefs, dans le cas d'un aéronef canadien;*

*b) aux lois de l'État d'immatriculation, dans le cas d'un aéronef immatriculé dans un État étranger.*

Le paragraphe 605.03(1) du RAC se lit comme suit :

**605.03** (1) Il est interdit d'utiliser un aéronef en vol, à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

*a) une autorité de vol à l'égard de l'aéronef est en vigueur;*

*b) l'aéronef est utilisé conformément aux conditions énoncées dans l'autorité de vol;*

*c) sous réserve des paragraphes (2) et (3), l'autorité de vol est transportée à bord de l'aéronef.*

Le paragraphe 19(1) de la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada* se lit comme suit :

### **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.*

### **LA PREUVE**

Bien que M<sup>me</sup> Martyn ait été avisée de l'audience du TATC, elle ne s'est pas présentée et elle n'a envoyé personne pour la représenter.

Brent Wallace, inspecteur de Transports Canada a témoigné qu'en juin 2004, il a reçu un appel téléphonique de la Federal Aviation Administration (FAA) de l'État de Washington l'avisant que des plaintes ont été reçues au sujet de l'état de maintenance de l'aéronef VCZ. M. Wallace a

compris que l'aéronef VCZ était à l'aéroport régional de Skagit (aéroport de Skagit) à Washington.

M. Wallace s'est rendu à l'aéroport de Skagit pour procéder à une inspection de l'aéronef. Sur place, il a rencontré le pilote de l'aéronef VCZ, Jim Martyn, le mari de la requérante. M. Martyn a informé M. Wallace que l'aéronef VCZ était à l'aéroport Wes Lupien (aéroport Lupien), situé également dans l'État de Washington. L'aéroport Lupien est aussi connu sous le nom de l'aéroport Oak Harbor et son identificateur est 76S. Une carte de la région montre que la distance en ligne droite entre les aéroports de Skagit et Lupien est d'environ 17 milles. M. Wallace s'est dirigé vers l'aéroport Lupien pour procéder à l'inspection de l'aéronef VCZ sur place.

M. Wallace a fait une inspection externe et il a constaté un certain nombre de défauts qui ont été consignés au dossier et photographiés. Un certain nombre de ces photographies ont été présentées en preuve à l'audience. Plusieurs défauts étaient évidents.

M. Wallace a rédigé une lettre d'avis concernant des défauts de l'aéronef de même que l'avis de suspension du CdN de l'aéronef VCZ. Ces documents ont été signifiés à M<sup>me</sup> Martyn le 25 juin 2004 à 18 h 35 (heure locale).

M. Wallace a dit qu'il avait fait plusieurs tentatives infructueuses en vue de communiquer avec M<sup>me</sup> Martyn pour que le CdN soit retourné et pour s'assurer que l'aéronef ne soit pas utilisé.

M. Wallace a interrogé des personnes associées aux aéroports de Skagit et Lupien, notamment Joe Clonan, Peter Morgan et Thomas C. Downey. Il a obtenu des déclarations écrites au sujet de l'aéronef VCZ de leur part.

M. Morgan est entrepreneur à l'aéroport Lupien et il a témoigné qu'il connaissait bien l'aéronef VCZ. Il a vu le ravitaillement de l'aéronef le vendredi 25 juin 2004 mais il ne l'a pas vu celui-ci à l'aéroport par la suite, soit après vendredi soir, vers 17 h.

Le témoin, M. Downey, est mécanicien d'aéronefs pour le ministère des Transports des États-Unis. Il utilise un hangar à l'aéroport Lupien et, lui aussi, connaissait bien l'aéronef VCZ. Il a témoigné qu'il a vu l'aéronef VCZ à l'aéroport Lupien, vers 17 h, le vendredi 25 juin 2004 et il a constaté que l'aéronef était parti le lendemain matin.

James Hultgrien est inspecteur de la FAA. Il a pris des photographies de l'aéronef VCZ, à l'aéroport de Skagit le 28 juin 2004. Il les a fait parvenir par courriel à M. Wallace et les a authentifiées à l'audience.

Les déclarations écrites de M. Clonan ont été présentées en preuve à l'audience. À l'époque où il a fait ces déclarations, M. Clonan était préposé à l'aéroport de Skagit. Dans une de ses déclarations, M. Clonan affirme qu'il a vu l'aéronef VCZ à l'aéroport de Skagit le 28 juin 2004. Dans l'autre déclaration, il affirme qu'il a aperçu l'aéronef à diverses reprises à l'aéroport de Skagit et qu'il l'a vu survoler le lac Samish le 11 juillet 2004. M. Wallace a dit qu'il croyait la déclaration de M. Clonan attestant qu'il a vu l'aéronef VCZ voler le 11 juillet 2004 parce que M. Clonan lui a dit qu'il était très familier avec cet aéronef et qu'il s'agit d'un aéronef unique.

Steve Ray est inspecteur pour Transports Canada. Il avait interrogé M. Clonan par téléphone pour confirmer les déclarations écrites remises par M. Clonan à M. Wallace. M. Ray a dit que M. Clonan lui avait dit qu'il connaissait bien l'aéronef VCZ, qu'il l'avait vu voler à l'aéroport de Skagit le 28 juin 2004 et qu'il l'avait vu en vol le 11 juillet 2004.

M. Clonan ne travaille plus à l'aéroport de Skagit, et le lieu où il se trouve n'est pas connu. Il n'a donc pas été possible de l'appeler comme témoin à l'audience.

M. Ray a confirmé que M. Wallace avait fait de multiples tentatives infructueuses pour communiquer avec M<sup>me</sup> Martyn. Il a de plus confirmé que le CdN de l'aéronef VCZ n'avait pas été retourné.

## **DISCUSSION**

La preuve montre sur la prépondérance des probabilités que la requérante, M<sup>me</sup> Martyn, a contrevenu à l'article 103.03 du RAC, tel qu'allégué, en omettant de retourner le CdN de l'aéronef VCZ au ministre.

La preuve ne démontre pas que la requérante a contrevenu à l'un ou l'autre chef liés au paragraphe 202.01(1) du RAC, tel qu'allégué, parce que :

- 1) il n'y a pas de preuve que l'aéronef a été utilisé au Canada;
- 2) l'article 4.1 de la *Loi sur l'aéronautique* ne s'applique pas vu que M<sup>me</sup> Martyn n'a été trouvée au Canada à aucun moment qui nous intéresse. La preuve démontre plutôt qu'elle est résidente de l'État de Washington. À chaque fois que le ministre lui a signifié un avis, il l'a fait dans l'État de Washington et elle n'a pas comparu à l'audience au Canada.

La preuve ne démontre pas que la requérante a contrevenu au paragraphe 605.03(1) du RAC, le ou vers le 26 juin 2004, tel qu'allégué. L'avis de suspension du CdN de l'aéronef VCZ a été signifié à M<sup>me</sup> Martyn à 18 h 35, le 25 juin 2004. Les témoins ont témoigné qu'ils ont vu l'aéronef pour la dernière fois à l'aéroport Lupien, vers 17 h ce jour-là. Un témoin a vu le ravitaillement de l'aéronef cet après-midi-là à l'aéroport Lupien. Il n'y a aucune preuve que l'aéronef VCZ a quitté l'aéroport Lupien après 18 h 35 pour parcourir 17 milles jusqu'à l'aéroport de Skagit. Il est fort possible que l'aéronef VCZ ait quitté l'aéroport Lupien pour l'aéroport de Skagit après 17 h, mais avant 18 h 35, le 25 juin 2004.

Une déclaration écrite de M. Clonan obtenue par M. Wallace, ce que M. Ray a confirmé en déposant la preuve qu'il a eu une entrevue téléphonique avec M. Clonan, montre que l'aéronef VCZ a volé le 11 juillet 2004. Bien que cette preuve soit une preuve par oui-dire, elle semble valide à sa face même. L'aéronef dont il est question est unique par son apparence. Le ministre a été incapable de retracer le témoin pour lui demander d'assister à l'audience. La déclaration écrite et la preuve des entrevues téléphoniques avec M. Clonan n'ont pas été contestées à l'audience. Je les accepte en preuve, selon la prépondérance des probabilités, pour attester que l'aéronef VCZ a volé le 11 juillet 2004.

## **DÉPENS**

À l'audience, le ministre a présenté une requête écrite concernant les dépens.

L'article 19(1) de la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada* prévoit que le Tribunal peut accorder des dépens et peut exiger le remboursement de toutes dépenses engagées relativement à l'audience qu'il estime raisonnables lorsqu'une partie qui a fait une demande de révision ne comparait pas à l'audience et qu'il n'y a pas de raison suffisante pour justifier son absence.

Tel que susmentionné, M<sup>me</sup> Martyn a demandé une audience par lettre le 18 avril 2005. Dans cette lettre, elle a indiqué les motifs de sa demande. Toutefois, elle n'a pas comparu à l'audience et elle n'a envoyé personne pour la représenter.

À l'audience, il incombe au ministre de prouver les infractions alléguées. Le Tribunal a le loisir d'accorder les dépens ou non, et je décline la requête du ministre pour les dépens dans cette affaire.

## **DÉCISION**

Je maintiens la conclusion du ministre que la requérante a contrevenu à l'article 103.03 du RAC, tel qu'allégué, et je maintiens l'amende de 250 \$ imposée. Je maintiens de plus la conclusion du ministre que la requérante a contrevenu au paragraphe 605.03(1) du RAC le 11 juillet 2004 et je maintiens l'amende de 250 \$ imposée.

La preuve ne démontre pas que la requérante a contrevenu au paragraphe 202.01(1) du RAC tel qu'allégué. J'annule donc l'amende totale de 500 \$ imposée en raison de ces allégations.

La preuve ne démontre pas que la requérante a contrevenu au paragraphe 605.03(1) du RAC le ou vers le 26 juin 2004, tel qu'allégué. J'annule donc l'amende de 250 \$ imposée en raison de cette allégation.

L'amende totale payable par la requérante est donc réduite de 1 250 \$ à 500 \$.

Le 7 juin 2006

M<sup>e</sup> Sandra K. Lloyd  
Conseillère  
Tribunal d'appel des transports du Canada