

TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE

ENTRE :

Ministre des Transports, appellant(e)

- et -

Jerry Mervin Wolsky, intimé(e)

LÉGISLATION:

Loi sur l'aéronautique, S.C., c. A-2, art. 7.7, 7.9, 8, 8.5

Publication d'information aéronautique, RAC 4.4.8

Règlement sur la structure, la classification et l'utilisation de l'espace aérien, par. 3(1), 5(1), 12(1)

Vol VFR dans l'espace aérien de classe C, Panne radio, Opinion dissidente, Diligence raisonnable

**Décision à la suite d'un appel
Allister W. Ogilvie, Faye H. Smith, Ken Clarke**

Décision : le 19 juin 1997

TRADUCTION

L'appel est rejeté. Nous concluons que le commandant de bord Wolsky a contrevenu au paragraphe 12(1) du Règlement tel qu'allégué dans l'Avis d'amende pour contravention. L'amende de 100 \$ initialement imposée est payable à l'ordre du receveur général du Canada et doit parvenir au Tribunal de l'aviation civile dans les quinze jours suivant la signification de la présente décision.

Une audience en appel relative à l'affaire en rubrique a été tenue devant trois conseillers désignés du Tribunal le jeudi 8 mai 1997 à 10 h à la Cour fédérale du Canada à Calgary (Alberta).

HISTORIQUE

En vertu de l'Avis d'audience en appel daté du 20 mars 1997, une audience en appel a été tenue devant le Tribunal de l'aviation civile le jeudi 8 mai 1997 à 10 h à la Cour fédérale du Canada dans la ville de Calgary (Alberta).

Cette audience a été tenue à la suite d'un appel interjeté par le commandant de bord Wolsky relativement à la décision rendue par M. Robert MacPherson le 6 février 1997. Cette décision confirmait la décision du ministre d'imposer une amende pour l'infraction présumée au *Règlement sur la structure, la classification et l'utilisation de l'espace aérien* et augmentait par la suite le montant de l'amende qui passait de 100 \$ à 200 \$.

LES FAITS

Les faits dans cette affaire sont simples et non contestés : au nom de son employeur, Executive Airlines, le commandant de bord Wolsky, le 19 janvier 1996 ou vers cette date, a convoyé un aéronef Cessna C 310, immatriculation canadienne C-FWMN, de Sarasota en Floride jusqu'à l'aéroport international de Calgary en Alberta. En route, le commandant de bord Wolsky et son passager, M. Taves, ont subi des retards à Abilene au Kansas et à Sheridan au Wyoming en raison de problèmes mécaniques. Avant d'entreprendre la dernière étape du vol de Sheridan au Wyoming jusqu'à Calgary, le commandant de bord Wolsky a déposé un plan de vol par téléphone dans lequel il indiquait la possibilité d'un vol sans radio (NORDO) à la section des remarques du plan. L'aéronef est par la suite arrivé à l'aéroport international de Calgary, entrant ainsi dans un espace aérien contrôlé de classe C, tel qu'il est décrit dans le *Manuel des espaces aériens désignés*, sans avoir obtenu une autorisation préalable et sans aucune communication préalable du fait que l'émetteur radio de l'appelant ne fonctionnait pas et que le plan de vol n'avait jamais été ouvert.

LE DROIT

Le paragraphe 12(1) du *Règlement sur la structure, la classification et l'utilisation de l'espace aérien* dispose ce qui suit :

12. (1) Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit à quiconque utilise un aéronef VFR d'entrer dans l'espace aérien de classe C, à moins d'en avoir reçu l'autorisation de l'organe du contrôle de la circulation aérienne compétent.

Le paragraphe (2) dispose en partie ce qui suit :

... le jour en VMC, entrer dans l'espace aérien de classe C si, au préalable, il en a reçu l'autorisation de l'organe du contrôle de la circulation aérienne compétent.

L'article 8.5 de la *Loi sur l'aéronautique* se lit comme suit :

8.5 Nul ne peut être reconnu coupable d'avoir contrevenu à la présente partie ou à ses textes d'application s'il a pris toutes les mesures nécessaires pour s'y conformer.

LE LITIGE

Le litige dont on doit débattre lors de cet appel est de décider si l'infraction au paragraphe 12(1) dudit règlement tel qu'allégué était justifiée par le commandant de bord Wolsky, par conséquent lui conférant une défense basée sur la diligence raisonnable. En d'autres mots, est-ce que le commandant de bord Wolsky a pris toutes les mesures nécessaires pour prévenir la contravention en déployant tous les efforts qu'un pilote raisonnable aurait déployés dans les circonstances?

AVIS D'APPEL

Dans une demande d'appel déposée le 20 février 1997, l'appelant réfutait les conclusions auxquelles en était venu le conseiller du Tribunal lors de la révision de la façon suivante :

1. Je ne me suis pas assuré que mon plan de vol était ouvert. – Ça, je l'ai fait avant le départ!
2. J'ai pénétré dans un espace aérien de classe C sans autorisation de le faire. – L'article 4.4.8 du RAC m'autorise dans le cas d'un NORDO ou d'un RONLY de terminer le vol, et la situation qui est survenue le 19 janvier 1996 dans le cas du C-310 C-FWMN s'est déroulée conformément à ces dispositions.
3. J'aurais pu prendre d'autres dispositions à Sheridan. – Je n'étais pas pleinement conscient de l'état et de l'étendue du problème radio en ce qui concerne la transmission à longue portée; j'ai donc estimé qu'il n'était pas nécessaire ou justifié de prendre d'autres mesures (comme par exemple appeler l'ATC de Calgary)...
4. Mon intention d'atterrir à Calgary avec ou sans situation d'urgence – Le choix de Calgary était l'aéroport d'arrivée prévu étant donné qu'il s'agit de l'aéroport d'attache, c'était un aéroport international d'entrée et à mesure que les situations d'urgence en vol s'accumulaient, il est devenu plus vraisemblable que les pistes plus longues de Calgary étaient notre option la plus appropriée.
5. Poursuite d'un vol VFR après le coucher du soleil peu importe les circonstances ou les conséquences. – Pour ce qui est de l'autorisation de vol en ce qui concerne le permis de vol – L'objet précis (importation) de notre vol et les conditions obligatoires spéciales de délivrance précisaient : 6, 8, et 13, veuillez prendre note qu'il n'y avait aucune restriction énoncée à « VFR de jour seulement » (n° 9) ou « VFR seulement » (n° 10). Le vol aurait pu se dérouler même en conditions IFR.

LES OBSERVATIONS

Nous examinerons les motifs de l'appel dans l'ordre présenté :

1) OUVERTURE DU PLAN DE VOL

Le commandant de bord Wolsky a présenté en preuve relativement au plan de vol que : « Un plan de vol ADCUS[1] a été déposé dans les locaux du concessionnaire des services aéronautiques où un téléphone mural avec ligne directe me reliait à la FSS (station d'information de vol) Casper ». Il a indiqué qu'étant donné que la température avait baissé de façon appréciable entre la zone centrale du Kansas et le nord du Wyoming et que la radio de communication avait mal fonctionné, il avait inscrit dans la section des remarques du plan de vol qu'ils étaient deux citoyens canadiens à bord d'un vol direct – système mondial de localisation (GPS) à destination de l'aéroport international de Calgary demandant la présence de la douane à l'arrivée. La durée totale du vol de 3 h 10 était indiquée. Il a déclaré au spécialiste FSS qu'étant donné qu'il n'était pas en contact avec la fréquence FSS de Sheridan et qu'il avait essayé en vain Universal Communications (UNICOM), il pensait qu'il était probable qu'il y avait détérioration de la radio de communication n° 2 en raison de la température plus froide à l'intérieur de la cabine du C 310. Compte tenu de cela, le commandant de bord Wolsky a informé le spécialiste FSS qu'il faudrait mentionner ce fait dans la section des remarques du plan de vol. Le spécialiste FSS l'a informé qu'il utiliserait la formulation « NORDO possible » avec laquelle le commandant de bord Wolsky était d'accord étant donné que c'était son évaluation de la situation.

La preuve présentée par le commandant de bord Wolsky a été confirmée à cet égard par son passager, M. Taves, qui a déclaré qu'il était présent lorsque le commandant de bord Wolsky a parlé au téléphone à un spécialiste FSS demandant que le plan de vol soit ouvert automatiquement quelque dix minutes après leur conversation. Il a confirmé que cette demande a été faite étant donné que le commandant avait connu des ennuis radio lors de son approche de Sheridan lorsqu'il avait transmis un message mais n'avait reçu aucune réponse. Il a également demandé au spécialiste FSS d'informer Calgary dans le plan de vol que si l'aéronef ne pouvait transmettre jusqu'à Calgary, le commandant de bord Wolsky avertirait Calgary en affichant le code de transpondeur 7700 et 7600.

L'inspecteur enquêteur a produit une note de service de l'unité de contrôle de la circulation aérienne de Calgary (ATC) qui indiquait que le pilote a appelé la tour après avoir atterri indiquant qu'il avait déposé un plan de vol avec récepteur seulement dans les remarques ainsi qu'un « ADCUS », qui veut dire d'informer la douane. Il n'y avait pas de plan de vol. En outre, la note de service de l'ATC indiquait que les remarques récepteur seulement ou « RONLY » ne donnent pas droit automatiquement à une entrée dans l'espace aérien de classe C.

Apparemment, le commandant de bord Wolsky a diffusé son décollage sur la bonne fréquence, mais n'a reçu aucune réponse. En conséquence, le plan de vol a été jeté du fait qu'il n'a pas été ouvert après le décollage. Nous acceptons la conclusion du conseiller du Tribunal lors de la révision, à savoir qu'il incombe de toute évidence au commandant de bord d'un aéronef exécutant un vol international comme celui-ci de s'assurer qu'un plan de vol est en place.

2) ENTRÉ DANS UN ESPACE AÉRIEN DE CLASSE C SANS AUTORISATION DE LE FAIRE

Le commandant de bord Wolsky prétend que l'article 4.4.8 du RAC de l'*A.I.P. Canada* (*publication d'information aéronautique*) l'autorise dans le cas d'un vol NORDO ou RONLY de

terminer le vol et que la situation survenue le 19 janvier 1996 à bord du C-310 C-FWMN s'est déroulée conformément à ces dispositions.

À cette fin, le commandant de bord prétend que l'article 4.4.8 relatif à une panne de communications en vol VFR, que l'on trouve à la page RAC 4-13 de l'*A.I.P. Canada* s'appliquerait à la présente affaire.

Cet article se lit comme suit :

a) Si une panne de communications survient en vol VFR dans un espace aérien de classe B ou C, le pilote peut poursuivre le vol et atterrir à l'aérodrome convenable le plus près. Il est également recommandé ce qui suit :

(i) le pilote devrait suivre les procédures d'arrivée pour les aéronefs NORDO décrites au RAC 4.4.5;

(ii) dans le cas où l'aéronef est muni d'un transpondeur, afficher le code 7600 sur le transpondeur;

(iii) rester à l'écoute des fréquences appropriées pour des messages du contrôle ou une autorisation ultérieure et accuser réception de tout message par tous les moyens disponibles, y compris l'utilisation de la fonction NORMAL/STANDBY du transpondeur; et

(iv) essayer de contacter une unité de contrôle de la circulation aérienne ou un autre aéronef et les informer du problème et leur demander de transmettre l'information à l'organe ATC à qui est destinée la communication.

b) Si la panne de communications survient lorsqu'à l'extérieur de l'espace aérien de classe C, empêchant le pilote d'obtenir l'autorisation d'entrer dans l'espace aérien de classe B ou C, ou s'il n'y a aucun aérodrome convenable dans les environs, le pilote peut pénétrer dans l'espace aérien de classe C, poursuivre le vol en VFR et doit suivre les procédures indiquées en a) ci-dessus.

Dans les procédures établies dans l'*A.I.P. Canada* pour pénétrer dans l'espace aérien de classe C pour les aéronefs NORDO ou RONLY, la première étape est de communiquer avec la tour pour obtenir l'autorisation. Le dépôt d'un plan de vol ne répond pas à cette exigence. Le fait que l'aéronef a effectué son approche de Calgary phare d'atterrissage allumé indiquerait que ce ne sont pas toutes les autres procédures NORDO, telles qu'établies dans l'*A.I.P. Canada*, qui ont été suivies.

Dans ses observations, le commandant de bord Wolsky fait remarquer que les aéroports de Springbank et d'Airdrie ont été envisagés mais éliminés pour des raisons opérationnelles comme « aéroports convenables » parce que sa trajectoire de vol pour Springbank lui ferait traverser la zone bâtie de la ville alors qu'un moteur ne fonctionnait pas. La longueur des pistes tant à Springbank qu'à Airdrie était trop courte étant donné que son moteur gauche était en panne, que

l'hélice n'était pas en drapeau et que la manette des gaz du moteur droit était figée au réglage de croisière.

Springbank et Airdrie sont tous deux à l'intérieur de l'arc de l'espace aérien contrôlé de classe C à l'aéroport international de Calgary. Si la série d'ennuis mécaniques constituant la situation d'urgence s'était produite avant de pénétrer dans l'espace aérien contrôlé de classe C, alors nous serions d'accord avec l'argument du commandant de bord Wolsky. Toutefois, la panne de communications s'est produite à l'extérieur de l'espace aérien de classe C et il disposait de solutions de rechange qui auraient été convenables pour un atterrissage, tous des points dont il sera question en (3) ci-dessous.

Le contre-interrogatoire du commandant de bord Wolsky a établi à la satisfaction du Tribunal que le rejet des solutions de rechange se fondait uniquement sur le fait que ces aéroports ne disposaient d'aucun poste de douane, et que le commandant de bord était déterminé à se rendre à Calgary. Nous sommes d'avis que l'expression « aérodrome convenable » vise les caractéristiques physiques de l'aérodrome pour permettre de faire atterrir l'aéronef. Nous ne croyons pas que la non-disponibilité d'un poste de douane rend l'aérodrome non convenable dans de telles circonstances. Par conséquent, nous concluons que l'alinéa 4.4.8b) n'exonère aucunement le commandant de bord quant aux faits de la présente affaire.

3) POSSIBILITÉ D'AUTRES DISPOSITIONS À SHERIDAN

L'appelant prétend qu'il n'était pas pleinement conscient de l'état et de l'étendue du problème radio en ce qui concerne la transmission à longue portée et qu'il estime ainsi qu'il n'était pas nécessaire ou justifié de prendre d'autres mesures (par exemple, appeler l'ATC de Calgary).

À la page 48 de la transcription du dossier d'instance, le commandant de bord Wolsky confirme que la radio de communication numéro 2 ne fonctionnait pas correctement avant de pénétrer dans l'espace aérien de Sheridan. Il déclare plus loin, à la page 50, qu'à ce moment-là il ne croyait vraiment pas que la radio numéro 2 était en fait complètement en panne.

Depuis Sheridan, le commandant de bord Wolsky a appelé son employeur, Executive Airlines, pour l'informer de l'heure prévue d'arrivée. Le commandant de bord Wolsky n'a aucunement tenté de communiquer avec l'ATC de Calgary avant de quitter Sheridan pour obtenir une autorisation de pénétrer dans l'espace aérien de classe C. En outre, à la page 22 de la transcription, l'inspecteur German a présenté en preuve que s'ils avaient essayé de le faire et les avait informés qu'ils arriveraient après le coucher du soleil après la période d'immobilisation officielle, ils n'auraient pas pu obtenir cette autorisation. Aucune autorisation n'a été demandée ni donnée.

Il n'est pas déraisonnable de supposer que la bonne marche à suivre aurait été de communiquer avec la tour de Calgary depuis Sheridan. Communiquer avec l'ATC de Calgary faisait partie des procédures établies dans l'*A.I.P. Canada* dans le cas d'une situation NORDO ou RONLY. Le fait que le commandant de bord ait déposé un plan de vol avec la mention NORDO ou RONLY en remarque nous porte à croire cette supposition. Il n'aurait pas inscrit cette remarque s'il n'avait

pas eu de doute en ce qui concerne sa radio de communication numéro 2 et il ne peut pas affirmer maintenant qu'il ne croyait vraiment pas que la radio serait en panne complète.

4) INTENTION D'ATTERRIR À CALGARY AVEC OU SANS SITUATION D'URGENCE

Le commandant de bord Wolsky a prétendu que « le choix de Calgary était l'aéroport d'arrivée prévu étant donné que c'était l'aéroport d'attache, que c'était un aéroport d'entrée international et qu'avec toutes les urgences accumulées il était devenu plus vraisemblable que les pistes plus longues de l'aéroport de Calgary constituaient notre option la plus appropriée ».

Dans la transcription, à la page 45, le commandant de bord Wolsky dit ce qui suit :

[traduction]

... En rétrospective, on aurait pu atterrir à Lethbridge, mais ce n'était pas notre aéroport de destination. Les dispositions à l'égard du dédouanement de l'aéronef avaient été prises et la destination finale ainsi que l'aéroport d'attache étaient indiqués comme étant Calgary.

Il y avait donc tendance à se rendre à Calgary et à aucun autre endroit. C'était donc un autre facteur qui a contribué à mon évaluation de la situation.

... J'assume la responsabilité à l'égard du vol étant donné que j'en suis le commandant de bord et j'atteste que l'aéronef est en mesure d'effectuer le vol prévu de Sarasota à Calgary conformément aux dispositions prévues au permis de vol.

Aux pages 62 à 65 de la transcription, le commandant de bord Wolsky a confirmé qu'il était dans un espace aérien de classe C sans autorisation et que ses problèmes sont survenus après qu'il y eut pénétré. En réponse à la question à savoir s'il aurait pu se rendre à un autre aéroport, il a répondu par l'affirmative et il a dit qu'il a traversé Lethbridge, High River et Okotoks et qu'il s'est rendu à Calgary étant donné qu'il devait y avoir dédouanement du fait qu'il s'agissait d'un vol international. Finalement, en réponse à l'affirmation en contre-interrogatoire voulant que « vous avez pris la décision de pénétrer dans un espace aérien de classe C sans autorisation avant que vous n'ayez une situation d'urgence? », il a répondu « exact ».

Le commandant de bord Wolsky a indiqué plus tôt dans la transcription, aux pages 53 à 55, qu'il croyait qu'il était dans une situation d'urgence aux environs de Chestermere Lake. Il a amorcé sa descente de 6 500 pieds à environ 35 milles de Calgary et son altitude réelle au-dessus de Chestermere était probablement d'au plus 1 000 pieds au-dessus du sol. En réponse à des questions posées en contre-interrogatoire, il a indiqué qu'à ce moment-là lors de sa descente, il était dans un espace aérien de classe C et qu'il n'avait pas obtenu d'autorisation d'y être.

Le Tribunal estime que l'infraction au règlement a eu lieu avant que la situation d'urgence ne survienne. Compte tenu des circonstances au moment de l'atterrissage, nous sommes d'accord

que le commandant de bord Wolsky mérite des félicitations pour avoir ramené l'aéronef en une seule pièce tel qu'il l'a indiqué dans ses observations. Toutefois, nous ne sommes pas d'accord que ce seul fait suffise à l'exonérer de l'infraction étant donné que les circonstances sont survenues alors que le commandant de bord Wolsky était pleinement au courant de la situation. Il savait ou aurait dû savoir qu'elles surviendraient et il avait amplement la possibilité de les prévenir.

5) POURSUIVI LE VOL VFR APRÈS LE COUCHER DU SOLEIL, PEU IMPORTE LES CIRCONSTANCES OU LES CONSÉQUENCES

Lors de l'appel, on a prétendu que le permis de vol ne comportait aucune restriction VFR de jour ou VFR seulement. Le commandant de bord Wolsky a déclaré qu'il n'était pas au courant de cette situation étant donné qu'il n'a obtenu le document qu'en février.

Selon le registre de la tour concernant l'incident, l'aéronef a atterri entre 01200 et 01360, soit une heure et 15 minutes à une heure et 31 minutes après l'heure officielle du coucher de soleil que la pièce M-5 indiquait comme étant 0005Z pour le 19 janvier 1996.

Le commandant de bord Wolsky a présenté en preuve qu'il croyait avoir atterri à Calgary environ 10 minutes avant l'heure officielle du coucher de soleil. Dans son témoignage, il a indiqué qu'il n'avait pas un permis de convoyage pour la nuit.

Bien que cette dernière estimation était apparemment incorrecte, elle correspond à l'état d'esprit dans lequel se trouvait le commandant de bord Wolsky à ce moment-là. Que son estimation ait ou non été correcte n'a aucune pertinence étant donné que l'inspecteur a présenté en preuve que l'ATC n'aurait pas accordé l'autorisation de pénétrer dans un espace aérien de classe C après le coucher du soleil si le commandant de bord Wolsky avait téléphoné depuis Sheridan pour demander cette autorisation.

CONCLUSION

Suite à notre examen des preuves, nous en venons à la conclusion que le ministre a prouvé les éléments voulus de l'infraction. Nous ne sommes pas d'avis que le commandant de bord Wolsky a pris toutes les mesures nécessaires pour prévenir la commission de l'infraction de façon à invoquer la défense prévue à l'article 8.5 de la *Loi sur l'aéronautique*. Il avait des inquiétudes relativement à sa radio de communication numéro 2 à Sheridan et aurait pu appeler l'ATC à l'aéroport international de Calgary pour obtenir l'autorisation de pénétrer dans l'espace aérien de classe C depuis cet endroit. On peut se demander pourquoi il ne l'a pas fait. En outre, il est évident d'après les preuves qu'il a pénétré dans l'espace aérien de classe C avant que ne surviennent les situations d'urgence. En route, il aurait pu opter d'atterrir à d'autres endroits, mais a décidé d'atterrir à l'aéroport international de Calgary étant donné qu'il y avait à cet endroit un poste de dédouanement, contrevenant aux règlements par ce fait même.

Bien que la question de l'amende n'ait pas été discutée lors de l'audience en appel, nous remarquons que l'appelant fait référence à son augmentation dans ses observations écrites. Lorsque le présumé contrevenant a comparu lors de la révision, le conseiller du Tribunal peut

augmenter ou diminuer l'amende imposée comme il/elle le juge approprié, cette autorité étant conférée par les articles 7.9 et 8 de la *Loi sur l'aéronautique*. Le ministre a imposé une amende de 100 \$ qu'il estimait appropriée dans les circonstances de cette affaire. Le conseiller du Tribunal, dans sa décision, a augmenté l'amende à 200 \$. Nous croyons que cette augmentation n'était pas appropriée dans la présente affaire parce que le conseiller du Tribunal n'a donné aucune raison ni justification relativement à cette augmentation. Bien qu'il n'y ait aucune indication que l'appelant ait demandé une diminution de l'amende, nous croyons qu'il est raisonnable de ramener l'amende au montant initialement imposé, soit 100 \$.

MOTIFS DU JUGEMENT DISSIDENT

du commandant de bord Ken Clarke

J'exprime mon désaccord avec la décision finale prise par mes distingués collègues. Mes motifs sont indiqués ci-après.

Avant Sheridan et au moment de quitter Sheridan, M. Wolsky a essayé de procéder avec toute la diligence raisonnable. Il n'y est pas parvenu. Je constate qu'il devait supporter d'importantes pressions. Toutefois, ces mêmes difficultés ne se limitent pas à la présente affaire et sont le lot d'un grand nombre d'autres personnes sur une base régulière.

Je suis convaincu que M. Wolsky a décollé en croyant qu'il serait capable de communiquer au besoin et qu'il a tenté de prévoir une mesure de secours. Dans son esprit, il y avait une raison qui justifiait la non-réponse de la FSS. Il a incorrectement pensé avoir envisagé toutes les éventualités.

En ce qui concerne l'approche sur Calgary, M. Wolsky dit à la page 35 de la transcription : « J'ai diffusé ma position et n'ai reçu aucune réponse. Nous avons poursuivi notre route vers la destination. Nous avons continué d'essayer de transmettre notre arrivée et n'étions plus qu'à 20 milles lorsque j'en suis venu à la conclusion que la radio ne servirait pas en transmission ». À ce point-là, il y avait un nombre limité de terrains d'aviation, et le commandant de bord est et doit demeurer l'autorité finale.

L'alinéa 6.3.2.2a) du RAC de la *A.I.P. Canada* prévoit ceci :

... L'expression « se poser le plus tôt possible » n'oblige pas le pilote « à se poser aussitôt que possible »; il a toujours le choix d'exercer son bon jugement et il n'est pas obligé de se poser sur un aéroport non autorisé, ne convenant pas au type d'aéronef qu'il utilise ou à atterrir à quelques minutes de sa destination.

Un point important de ma compréhension du témoignage de M. Wolsky est qu'il n'y avait aucune raison d'atterrir ailleurs jusqu'à ce qu'il soit près de Calgary, et ce n'était qu'à quelques minutes de sa destination. D'autres terrains disponibles ont été éliminés pour diverses raisons plausibles, y compris la longueur du terrain et la météo. Je constate que le fait d'atterrir à certains des aéroports envisagés donnerait probablement lieu à des allégations semblables ainsi qu'à d'autres allégations.

Une autre preuve présentée (pages 37 et 38 de la transcription) suggère que la météo était également un point dont on tenait compte. Le paragraphe 818(2) du *Règlement de l'Air* dispose ce qui suit :

... 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, constitue une bonne défense.

Le brouillard glacé ne touchait pas la destination, mais était un facteur dans le fait de ne pas choisir un aéroport de décollage. L'embuage du pare-brise n'avait pas été prévu, mais constituait une préoccupation.

L'*A.I.P. Canada*, RAC 6.3.2 – panne de communications bidirectionnelle prévoit ce qui suit :

Il est impossible de définir les règlements et les procédures applicables à toutes les situations découlant d'une panne de communications bidirectionnelle. Lorsqu'un pilote est en panne de communications et qu'il doit faire face à une situation qui n'est pas prévue par la réglementation, les décisions qu'il va prendre devraient être basées sur le bon sens.

Toutefois, il y a une disposition dans ce cas. Elle a été présentée dans les motifs de l'appel. Plus précisément, l'*A.I.P. Canada*, RAC 4.4.8b) – panne de communications en vol VFR dispose ce qui suit :

Si la panne de communications survient lorsqu'à l'extérieur de l'espace aérien de classe C, empêchant le pilote d'obtenir l'autorisation d'entrer dans l'espace aérien de classe B ou C, ou s'il n'y a aucun aérodrome convenable dans les environs, le pilote peut pénétrer dans l'espace aérien de classe C, poursuivre le vol en VFR et doit suivre les procédures indiquées en a) ci-dessus. (soulignement ajouté)

Je crois que cette disposition inclut l'évaluation des qualités opérationnelles.

Je n'approuve pas un mélange incontrôlé de vols VFR et IFR dans un espace aérien de classe C. Toutefois, je reconnais qu'une situation hors de la normale est survenue et il ne faut pas miner l'autorité du pilote commandant de bord. M. Wolsky a fait preuve de son meilleur jugement à ce moment-là et était autorisé à pénétrer dans l'espace aérien de classe C en vertu d'une directive ministérielle. Je crois que ses actions ont été posées par nécessité.

L'agent d'audience en révision a indiqué dans sa conclusion qu'il y avait eu infraction du fait d'un atterrissage après le coucher du soleil. Un examen de l'autorisation de vol indique qu'il n'y avait aucune restriction du genre. J'attire également l'attention sur l'*A.I.P. Canada*, facilitation (FAL), 2.3.2b) Vols en provenance des États-Unis vers le Canada :

... Les notifications « ADCUS » (aviser les douanes) sur les plans de vol ne sont plus acceptées, et les pilotes doivent faire leurs propres arrangements douaniers
....

J'exprime respectueusement mon désaccord de la décision de mes collègues pour les motifs susmentionnés. En conséquence, j'accueillerais l'appel.

DÉCISION

En conséquence, l'appel est rejeté. Nous concluons que le commandant de bord Wolsky a contrevenu au paragraphe 12(1) du Règlement tel qu'allégué dans l'Avis d'amende pour contravention et nous confirmons l'amende de 100 \$ initialement imposée.

Motifs de la décision majoritaire :

Faye Smith, présidente

Avec l'assentiment de :

Allister Ogilvie, vice-président

Avec le jugement dissident de :

Ken Clarke, conseiller

[\[1\]](#) signifie « prévenez la douane »