

TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE

ENTRE :

Ministre des Transports, requérant(e)

- et -

Michael Kelly Friesen, intimé(e)

LÉGISLATION:

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

Règlement de l'aviation canadien, DORS/96-433, art. 602.100(a)

FSS, AIP, Défaut de signaler le départ, Aérodrome non contrôlé, Réduction du montant de l'amende

Décision à la suite d'une révision
William G. McDonald

Décision : le 6 mars 2000

TRADUCTION

Je statue que le ministre n'a pas prouvé la contravention à l'alinéa 602.100a) du Règlement de l'aviation canadien et, pour ces motifs, je rejette l'allégation du ministre et l'amende de 250 \$.

Une audience en révision relative à l'affaire en rubrique a été tenue le vendredi 11 février 2000 à 10 heures à la salle n° 2 de la Cour fédérale à Winnipeg (Manitoba).

Dans l'Avis d'amende pour contravention, on allègue que Michael Kelly Friesen a contrevenu à l'alinéa 602.100a) du *Règlement de l'aviation canadien* (règlement) comme suit :

vers 22 h 37 (UTC), le ou vers le 30 avril 1999, à ou près d'Island Lake (Manitoba), à titre de commandant de bord d'un aéronef IFR, à savoir un appareil 1900D de la Ratheon Aircraft Company, portant les marques d'immatriculation canadiennes C-FYSJ, en partance d'un aérodrome non contrôlé, à savoir l'aéroport d'Island Lake au Manitoba, qui se trouve à l'intérieur d'une zone MF, vous avez

fait défaut de signaler vos intentions concernant la procédure de départ avant de vous engager sur la surface de décollage.

HISTORIQUE

Vers 22 h 37 (UTC) le 30 avril 1999, le vol 205 de Ministic Air revenait à Winnipeg en provenance d'Island Lake au Manitoba, selon un horaire régulier. Le commandant de bord du Ministic 205 était Michael K. Friesen et le copilote était Chris Olson. L'aéroport d'Island Lake se trouve à l'intérieur d'une zone de signalement de fréquence obligatoire (MF) dont les services sont assurés par les spécialistes de l'information de vol de NAV CANADA installés à Winnipeg au Manitoba.

Le Ministic 205 a quitté l'aéroport d'Island Lake en direction de Winnipeg et Transports Canada a accusé le commandant Friesen d'avoir contrevenu à l'alinéa 602.100a) du règlement qui se lit comme suit :

602.100 Le commandant de bord d'un aéronef VFR ou IFR en partance d'un aérodrome non contrôlé qui se trouve à l'intérieur d'une zone MF doit :

a) avant de s'engager sur la surface de décollage, signaler ses intentions concernant la procédure de départ;

À l'ouverture de l'audience en révision, le conseiller du Tribunal a demandé aux deux parties si une discussion informelle avait eu lieu entre les parties. M. Gagnon de Transports Canada a répondu qu'un échange avait eu lieu avant l'audience entre Transports Canada et le commandant Friesen, et qu'il en était résulté un document intitulé « Admissions concernant les faits et les circonstances ». Le conseiller a accepté le document (pièce M-1). On a interrogé le commandant Friesen sur la validité du document et il l'a approuvée.

Le document est rédigé en partie ainsi :

1. Le 30 avril 1999, le Ministic 205 a quitté Island Lake au Manitoba pour effectuer un vol en direction de Winnipeg au Manitoba
2. Le vol a eu lieu vers 22 h 37 (UTC).
3. Island Lake est un aérodrome non contrôlé auquel on a attribué une fréquence obligatoire.
4. M. Friesen a accusé réception de l'amende, en date du 11 août 1999
5. Le certificat d'immatriculation de l'aéronef C-FYSJ.
6. Le certificat de navigabilité de l'aéronef C-FYSJ.
7. Le *Supplément de vol-Canada* en date du 25 mars 1999
8. Le carnet de route de l'aéronef C-FYSJ du 30 avril 1999
9. Il était le commandant de bord du C-FYSJ

LA PREUVE

M. Gagnon a appelé le premier témoin, M. Lloyd Jensen, qui a été assermenté et a déclaré qu'il travaillait pour NAV CANADA à titre de spécialiste de l'information de vol dans la zone MF d'Island Lake et qu'il était de service le 30 avril 1999.

M. Gagnon a demandé à M. Jensen de passer en revue l'incident du 30 avril 1999. M. Jensen a rapporté que le Ministic 205 avait appelé sur la MF et signalé ses intentions. Il a répondu en lui donnant le vent réel et le calage de l'altimètre. Il a ensuite rapporté que le Ministic 205 avait appelé pour déclarer qu'il serait retardé. M. Jensen a ensuite réalisé que le Ministic 205 dégageait la zone en direction sud vers Winnipeg.

M. Gagnon a interrogé M. Jensen sur les procédures de surveillance des déplacements d'un aéronef dans une zone MF. M. Jensen a expliqué « la gestion par bande radar », soit la procédure de surveillance des aéronefs fondée sur le temps et la distance. M. Gagnon a demandé que les bandes radar du Ministic 205 en date du 30 avril 1999 soient déposées en preuve. Le conseiller les a acceptées en preuve (pièce M-2). Jointes à ces bandes on retrouve le Rapport sur les faits aéronautiques de NAV CANADA et une note de service de S. Werner, chef d'équipe de la FSS (station d'information de vol) de NAV CANADA à Winnipeg adressée à Transports Canada, qui décrit les heures et les déplacements du Ministic 205 et de deux autres aéronefs, le 30 avril 1999. M. Gagnon a demandé à M. Jensen si la procédure de gestion par bande radar était un système de « radar sur papier » sans lequel la FSS perdrait « la vue d'ensemble » des déplacements des aéronefs dans la zone. M. Jensen a répondu qu'il s'agissait de la seule méthode pour surveiller les déplacements d'aéronefs en toute sécurité.

M. Gagnon a alors demandé d'écouter une bande d'enregistrement de NAV CANADA, en date du 30 avril 1999. Le conseiller a accordé la demande et on l'a écoutée. La bande d'enregistrement contenait les échanges dans la zone MF d'Island Lake entre le Ministic 205, M. Jensen et plusieurs autres aéronefs du voisinage, au jour et à l'heure en question. La bande d'enregistrement contenait aussi un appel téléphonique entre M. Jensen et le commandant Friesen à la suite de l'atterrissage du Ministic 205 à Winnipeg, de même qu'un appel téléphonique entre M. Doug Moyse de Transports Canada et le commandant Friesen au cours de l'enquête. M. Gagnon a demandé qu'une transcription de la bande d'enregistrement et la bande même soient déposées en preuve. Le conseiller a accepté la bande d'enregistrement et la transcription (pièce M-3).

On a offert au commandant Friesen la possibilité d'interroger le témoin.

Le commandant Friesen a demandé un certain nombre de questions sur la gestion par bande radar et l'encombrement des fréquences. Il a demandé à M. Jensen s'il était possible de « perdre la vue d'ensemble » lorsque la MF est occupée, les fréquences sont encombrées et que la FSS fonctionne sans radar. M. Jensen a répondu que c'était possible.

On a ensuite offert la possibilité à M. Gagnon de poser d'autres questions. Il a demandé à M. Jensen s'il s'attend à un « nouvel appel » d'un aéronef qui revient à l'aire de trafic. M. Jensen a répondu qu'il s'attendait à un appel.

Le conseiller a alors demandé à M. Jensen ce qu'il advient de la bande radar lorsqu'un aéronef retourne effectivement à l'aire de trafic. M. Jensen a répondu qu'on la retire du compartiment de l'aire de trafic actif pour la placer dans le compartiment « en attente ». On a autorisé le témoin à se retirer.

Le commandant Friesen a appelé son témoin, M. Chris Olson. M. Olson a été assermenté et il a déclaré qu'il était copilote du Ministic 205 à la date en question. Le commandant Friesen a demandé à M. Olson de rappeler les incidents du 30 avril 1999. M. Olson a expliqué qu'il était « pilote aux commandes » du trajet de retour et que le commandant Friesen « s'occupait des radios ». Il a déclaré que le Ministic 205 avait effectivement appelé sur la MF et qu'il avait signalé ses intentions avant son départ. On a par la suite reçu un appel sur la fréquence de la compagnie Ministic Air concernant l'arrivée d'un autre passager. Le commandant Friesen a alors communiqué avec la FSS pour déclarer qu'ils seraient retardés et qu'ils revenaient prendre un autre passager. M. Olson a déclaré qu'après avoir pris le passager ils ont signalé à nouveau leurs intentions avant le départ et on leur a répondu « roger ».

M. Gagnon a alors interrogé M. Olson sur la fréquence de la compagnie. M. Gagnon a demandé à M. Olson s'il était possible de diffuser sur la fréquence de la compagnie, soit le 2957. M. Olson a répondu que cela peut se produire. Il a alors déclaré qu'ils avaient reçu la réponse « roger » ce qui indiquait au commandant Friesen et au copilote Olson qu'il s'agissait d'une réponse de la FSS. M. Olson a aussi déclaré qu'il considérait qu'ils avaient respecté les prescriptions légales en signalant leurs intentions. On a autorisé le témoin à se retirer.

Le commandant Friesen s'est ensuite assigné comme témoin et a été assermenté.

Le commandant Friesen a passé en revue les événements du 30 avril 1999. Il a déposé en preuve qu'il avait effectivement communiqué ses intentions concernant le départ après qu'il eut pris le passager mais il a admis qu'il a dû l'avoir fait sur la fréquence de la compagnie, soit 2957. Il a expliqué que, selon lui, étant donné qu'il diffusait le départ sur le 2957 et que le vol Ministic Air 607 diffusait au même moment, le « roger » que lui et M. Olson ont entendu constituait effectivement la réponse de la FSS au Ministic 607.

Le commandant Friesen a ensuite déclaré que selon le *A.I.P. Canada*,^[1] il avait respecté les exigences prévues. La division 4.5.7a)(ii)(A) se lit comme suit :

(A) Effectuer les vérifications avant décollage et signaler vos intentions de départ sur la fréquence MF ou ATF avant de circuler vers la piste. Si vous subissez un retard, diffuser vos intentions et la durée prévue du retard;

Le commandant Friesen a soutenu qu'il n'avait enfreint aucun règlement et qu'il avait suivi le règlement prescrit en communiquant « Nous serons retardés de quelques minutes » à la FSS avant de prendre le passager. Le commandant Friesen a déclaré que le Ministic 205 a été retardé de 3 à 4 minutes et que le règlement ne précise la longueur acceptable du retard.

Le conseiller a demandé à M. Friesen s'il souhaitait présenter le RAC 4-22, division 4.5.7(ii)(A) en preuve. M. Friesen a demandé que le document soit déposé en preuve. Le conseiller a accepté le RAC sous la cote A-1.

M. Gagnon a demandé une courte pause afin d'examiner le document RAC. Le conseiller a accordé une pause de dix minutes.

À la reprise de l'audience, M. Gagnon a interrogé le commandant Friesen sur la période pendant laquelle il ne surveillait pas les radios puisqu'il était à l'extérieur de l'aéronef pour aider le passager à monter à bord. Le commandant Friesen a affirmé que le délai n'était que de 3-4 minutes et que M. Olson surveillait les radios pendant qu'il était absent du poste de pilotage. On a autorisé le témoin à se retirer.

M. Gagnon a appelé M. Doug Moyse comme témoin. M. Moyse a été assermenté et il a déclaré qu'il travaillait pour Transports Canada, qu'il comptait environ 6 000 heures d'expérience de vol dont 1 300 heures sur un Beech 1900. Il a déclaré que dans un équipage de deux membres, il était courant que le membre de l'équipage qui restait en l'absence de l'autre « surveille les fréquences » devenant « le surveillant n° 1 » de sorte qu'il a la responsabilité de surveiller la fréquence convenable, qu'il s'agisse de la fréquence MF ou celle de la compagnie.

On a autorisé M. Moyse à se retirer.

Le conseiller a déclaré la preuve close et on a écouté les arguments.

LES ARGUMENTS DU MINISTRE

M. Gagnon a déclaré que le commandant Friesen n'avait pas contacté la FSS de nouveau avant le départ après qu'on lui ait demandé de le faire. Il a fait ressortir qu'il est essentiel que le signalement soit fait de sorte que la FSS ait toute l'information voulue pour assurer la sécurité de tous.

LES ARGUMENTS DU COMMANDANT FRIESEN

Le commandant Friesen a soutenu qu'il avait respecté le règlement en faisant connaître ses intentions et que la durée du retard n'a créé aucun potentiel de conflit. M. Olson et lui surveillaient les radios et ils ont cru par erreur que le « roger » s'adressait au Ministic 205. Le commandant Friesen a remis en question les informations sur le départ prévues au RAC et il a déclaré que la « durée de la validité » pour communiquer une intention de départ est inconnue.

LA LOI

Les procédures d'exploitation des zones MF sont prévues au règlement. Les procédures de départ sont régies par :

Procédures de compte rendu MF au départ

602.100 Le commandant de bord d'un aéronef VFR ou IFR en partance d'un aérodrome non contrôlé qui se trouve à l'intérieur d'une zone MF doit :

- a) avant de s'engager sur la surface de décollage, signaler ses intentions concernant la procédure de départ;
- b) avant le décollage, s'assurer, par radiocommunications et par observation visuelle, qu'il n'y a pas de risque de collision avec un autre aéronef ou véhicule au moment du décollage;
- c) après le décollage, signaler la sortie du circuit d'aérodrome.

Le *A.I.P. Canada* prévoit des procédures de départ sous le RAC 4-22, le sous-alinéa 4.5.7a)(ii) :

- (A) Effectuer les vérifications avant décollage et signaler vos intentions de départ sur la fréquence MF ou ATF avant de circuler vers la piste. Si vous subissez un retard, diffuser vos intentions et la durée prévue du retard;
- (B) Certifier par radio sur la fréquence MF ou ATF et par observation visuelle, qu'il n'y a aucun risque de collision avec d'autres aéronefs ou véhicules pendant le décollage; et
- (C) Transmettre un compte rendu lorsqu'on quitte le circuit d'aérodrome et garder l'écoute sur les fréquences MF ou ATF jusqu'à ce que l'aéronef soit à l'extérieur (5 à 10 NM) de la zone. (article 602.100 du règlement)

Les actions de la FSS ou du spécialiste sont prescrites dans le règlement, Partie VIII-Services de la navigation aérienne, article 800.01 :

Définitions et interprétation

800.01 (1) Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente partie.

[...]

« services d'information de vol »

- a) La diffusion de renseignements sur la météorologie aéronautique et de l'information aéronautique pour les aéroports de départ, de destination et de décollage, tout le long de la route de vol;
- b) la diffusion de renseignements sur la météorologie aéronautique et de l'information aéronautique pour les aéronefs en vol;

c) la réception, le traitement et la mise en vigueur des plans de vol et des itinéraires de vol, et des modifications et des annulations de plan de vol et d'itinéraire de vol;

d) l'échange de l'information relative aux plans de vol avec des administrations publiques canadiennes ou étrangères ou leur mandataire, ou avec des unités étrangères chargées de la circulation aérienne;

e) la fourniture de toute information connue relative à la circulation au sol et dans les airs.

CONCLUSION

La question centrale soumise au Tribunal est : y a-t-il eu contravention à l'article 602.100?

Pour déterminer si le commandant Friesen avait commis ou non l'infraction, le ministre devait prouver les faits qui suivent :

1. Le commandant Friesen était-il commandant de bord de l'aéronef C-FYSJ?
2. A-t-il fait défaut de signaler ses intentions de départ sur la MF avant de s'engager sur la surface de décollage?

Il est évident que le commandant Friesen était commandant de bord du C-FYSJ à la date en question. Le document sur l'Admission des faits et des circonstances et le témoignage sous serment du commandant Friesen prouvent cet élément.

Pour ces motifs, la question centrale demeure : « Le commandant Friesen a-t-il fait défaut de signaler ses intentions de départ? »

La preuve présentée au Tribunal établit que le commandant Friesen **a effectivement** signalé ses intentions de départ. Ce fait est établi par la bande d'enregistrement de NAV CANADA des conversations entre la FSS et le Ministic 205, le rapport du chef d'équipe à Transports Canada qui déclare qu'à 22 h 36 (zulu) « le MNS205 a signalé qu'il circulait pour se rendre à la piste de départ 12 d'Island Lake et a reçu un avis de l'aéroport », par le témoignage de M. Jensen de la FSS et par celui du commandant Friesen et du copilote M. Olson.

Le commandant Friesen a respecté le règlement en question parce qu'il a signalé ses intentions de départ.

Alors, l'enjeu devient une question liée à la durée du délai. L'alinéa 602.100a) du règlement ne traite par des retards et la division 4.5.7a)(ii)(A) du RAC 4-22 prévoit uniquement que le commandant de bord déclare la durée prévue du retard. Le commandant Friesen a respecté cette exigence en signalant : « Nous allons être retardés de quelques minutes. » Les faits soumis au Tribunal laissent entendre que le retard dont il est question va de 22 h 37 (zulu) à 22 h 47 (zulu), d'après la note de service du chef d'équipe de NAV CANADA à Transports Canada. La décision quant à ce qui constitue une « durée du délai » n'est pas en cause devant le Tribunal. Si le

législateur avait voulu prévoir à l'alinéa 602.100*a*) du règlement et au sous-alinéa 4.5.7(ii) du RAC 4-22, que le pilote précise la durée prévue du retard en minutes et qu'il communique de nouveau sur la MF après le délai, il l'aurait libellé ainsi. La loi actuelle ne le fait pas. Elle prescrit que le commandant de bord doit signaler ses intentions de départ et, si un retard survient, il doit diffuser ses intentions sur la MF, de même que la durée prévue du retard. C'est ce que le commandant Friesen a fait.

L'autre question soulevée par le ministre concerne la réponse du commandant Friesen à la demande de la FSS, soit « faites-moi savoir quand vous circulerez au sol » après que le commandant Friesen ait informé la FSS du retard. Bien qu'il soit certainement poli de la part de l'équipage de conduite de répondre à une demande de la FSS, encore une fois, il est clair qu'en vertu de la loi (l'article 800.01 du règlement, définitions et interprétation) l'équipage de conduite n'a pas l'obligation de répondre aux demandes de la FSS.

DÉCISION

Je statue que le ministre n'a pas prouvé la contravention à l'alinéa 602.100*a*) du règlement et, pour ces motifs, je rejette l'allégation du ministre et l'amende de 250 \$.

William G. McDonald
Conseiller
Tribunal de l'aviation civile

^[1] (Publications d'information aéronautique) RAC 4-22, sous-alinéa 4.5.7(ii), Départ (A).