

**TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE**

ENTRE :

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

- et -

**Amy Louise McInnis**, 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, art. 602.104(2)a)(i)

**Diligence raisonnable, Défaut de signaler ses intentions, Aérodrome non contrôlé**

---

**Décision à la suite d'une révision**  
**E. David Dover**

---

**Décision : le 29 mars 2000**

TRADUCTION

*Je considère qu'Amy Louise McInnis a effectivement contrevenu au sous-alinéa 602.104(2)a)(i) du Règlement de l'aviation canadien et je confirme la décision du ministre d'imposer une amende de 500 \$. Ce montant est payable au receveur général du Canada et doit parvenir au Tribunal de l'aviation civile dans les 15 jours suivant la signification de la présente décision.*

**Une audience en révision** relative à l'affaire en rubrique a été tenue le mardi 14 mars 2000 à 10 h, à la salle de conférence du Siniktarvik Hotel à Rankin Inlet (Nunavut).

Les témoins ont été assermentés par le sténographe judiciaire de service. Avant le début de l'audience, les témoins, à l'exception du titulaire du document, ont été autorisés à se retirer de la salle. Aucune conférence préparatoire à l'audience n'a eu lieu entre les parties.

**HISTORIQUE**

Le 13 octobre 1999, on a imposé une amende de 500 \$ à M<sup>me</sup> Amy Louise McInnis, l'intimée, en vertu de l'article 7.7 de la *Loi sur l'aéronautique* en contravention au sous-alinéa 602.104(2) a)(i) du *Règlement de l'aviation canadien* :

Approximativement à 20 h 43 (UTC), le ou vers le 2<sup>e</sup> jour d'avril 1999, à ou près de Resolute Bay (Territoires du Nord-Ouest), à titre de pilote commandant de bord d'un aéronef IFR, à savoir un DeHavilland DHC-6 portant la marque d'immatriculation canadienne C-FASG, exploité sous FAB 8060, vous avez fait défaut de signaler vos intentions concernant l'utilisation de l'aéronef, cinq minutes avant l'heure prévue du commencement de la procédure d'approche, en précisant l'heure d'atterrissage prévu.

L'incident est survenu lors de l'approche d'atterrissage d'un aéronef Twin Otter, portant l'immatriculation C-FASG, exploité sous le numéro de vol FAB 8060 à Resolute Bay (Nunavut).<sup>[1]</sup> Le vol était effectué selon les règles de vol IFR avec, comme commandant de bord, Amy Louise McInnis et comme premier officier, Ashley Drew. Plus tôt dans la journée, le vol était parti d'Iqaluit au Nunavut et avait fait un arrêt à Hall Beach au Nunavut avant de se rendre à sa destination finale, Resolute Bay.

L'objectif du vol était d'amener l'aéronef à Resolute Bay et d'effectuer une mission d'entraînement du premier officier, M. Ashley Drew. Le commandant et le premier officier étaient au service de First Air, le propriétaire de l'aéronef.

Il n'y avait aucun passager à bord.

## **LA LOI**

L'article 602.104 du *Règlement de l'aviation canadien*, à la sous-partie 2 de la partie VI intitulée *Règles d'utilisation et de vol* se lit comme suit :

Procédures de comptes rendus d'un aéronef IFR avant d'effectuer une approche ou un atterrissage à un aéroport non contrôlé

602.104 (1) Le présent article s'applique à la personne qui utilise un aéronef IFR et qui effectue une approche ou un atterrissage à un aéroport non contrôlé, que l'aéronef se trouve à l'intérieur d'une zone MF ou non.

(2) Le commandant de bord d'un aéronef IFR qui prévoit effectuer une approche ou un atterrissage à un aéroport non contrôlé doit signaler :

a) ses intentions concernant l'utilisation de l'aéronef :

(i) cinq minutes avant l'heure prévue du commencement de la procédure d'approche, en précisant l'heure d'atterrissage prévue,

[...]

## **OBSERVATIONS PRÉLIMINAIRES**

M. Welwood a fait part de ses intentions d'assigner trois témoins. Il a confirmé qu'il n'y avait eu aucune conférence préparatoire à l'audience.

M. Waller a indiqué son intention d'assigner deux témoins, le premier étant le titulaire du document et l'autre, le premier officier du vol FAB 8060. Il a déclaré qu'il avait l'intention de se prononcer sur les difficultés de communication antérieures avec les installations radio de Resolute Bay.

M. Welwood et M. Waller ont convenu que la partie du vol de Hall Beach jusqu'à Resolute Bay désignée sous FAB 8060 était effectué selon les règles de vol IFR.

## **POUR LE REQUÉRANT—le ministre des Transports**

L'agent chargé de présenter le cas, M. Jim Welwood, a présenté trois témoins.

J. D. Gaudry est inspecteur à la direction de l'Application de la loi, région des Prairies et du Nord. M. Gaudry est agent d'enquête du dossier numéro RAP5504-P390713-033484 (P) relatif à l'incident qui s'est produit vers 20 h 43 (UTC), le 2 avril 1999 à ou près de Resolute Bay et qui concerne le commandant de bord Amy Louise McInnis.

M. Gaudry a présenté les pièces qui suivent :

M-1 Le certificat d'immatriculation de l'aéronef C-FASG, de Havilland DHC-6 série 300, n° de série 373, propriété de Bradley Air Services Limited, Carp, Ontario.

M-2 Le certificat de navigabilité CF-A S G, de Havilland DHC-6 série 300, n° de série 373, de catégorie normale, en date du 4 octobre 1973.

M-3 Le rapport régional CADORS PNR en date du 4 juin 1999.

Ce rapport indique que le vol 8060 devait arriver approximativement à 21 h 24 Z à Resolute Bay, le 2 avril 1999. Il est arrivé à 20 h 53 Z et parce qu'il n'y avait eu aucune communication avec la station radio d'aérodrome communautaire (CARS) de Resolute Bay avant 21 h 24 Z et un contrôleur a entrepris une recherche par voie de communication à 21 h 24 Z. On a établi que l'aéronef était au sol à Resolute Bay.

M-4 Le carnet de bord de First Air Flight—Cet exemplaire indique que l'aéronef C-FASG a quitté YUX (Hall Beach) à 17 h 23 Z et est arrivé à YRT (Resolute Bay) à 20 h 53 Z. Il y est de plus indiqué que le commandant de bord était M<sup>me</sup> McInnis et que le premier officier était M. Drew.

M-5 Une liasse de cinq (5) documents faisant ressortir les éléments suivants :

1. Une demande de document ATS de M. Gaudry à NAV CANADA.
2. L'enregistrement des communications du FAB 8060, dans le voisinage de Resolute Bay (YRB) captées par la station d'information de vol (FSS) de NORTH BAY (YYB).  
L'inscription indique que le FAB 8060 a diffusé ses intentions de commencer sa descente à Resolute Bay (YRB) à 20 h 31 min 25 s sur la fréquence 126.7. Ce rapport contient aussi les informations demandées par la CARS de Resolute Bay au sujet du FAB 8060 à 21 h 25 et une réponse négative de North Bay. À 21 h 34 et 21 h 35, North Bay (YYB) a appelé le FAB 8060 sur toutes les fréquences, sans réponse. À 22 h 1 min 50 s, la CARS de Resolute Bay a avisé North Bay que le FAB 8060 était au sol à Resolute Bay.
3. Le journal de NAV CANADA concernant la CARS de Resolute Bay, en date du 2 avril 1999. Ce rapport indique que les observations météorologiques ont débuté à 20 h 51 Z à YRB. On a diffusé un appel au FAB 8060 sur la 122.1 à 21 h 30, sans réponse. À 21 h 42 Z le fonctionnaire en service est avisé que le FAB 8060 est sans doute en retard et vérifie auprès de Baker Lake, de Hall Beach, de même qu'au centre de régulation des vols d'Edmonton et de First Air. Le centre de régulation des vols de First Air avertit la CARS de Resolute Bay à 22 h 00 Z que le FAB 8060 a atterri à Resolute Bay à 20 h 53 Z. La CARS de Resolute Bay indique que le FAB 8060 n'a pas appelé pour les informations concernant l'arrivée.
4. CARNET DE BORD DES ARRIVÉES/DÉPARTS DE LA CARS - L'inscription 19 de la CARS de Resolute indique une enquête sur le FAB 8060. L'inscription 22 de la CARS de Resolute Bay indique que le FAB 8060 A2053 n'a pas appelé la CARS de Resolute Bay. Ceci a été enregistré à 22 h 02 Z.
5. Données de plan de vol-Cette transcription indique que le FAB 8060 est à Hall Beach (YUX) à 17 h 27 Z, qu'un plan de vol IFR sera déposé et de clore la note de vol.

M-6 Il s'agit d'une copie de la page B591 du *Supplément de vol-Canada*. Les prescriptions sur la MF (fréquence obligatoire) sont comprises dans la section intitulée « COMM » afin de communiquer arpt rdo sur la 122.1 25 NM 5 000 ASL.

M-7 Cette preuve provient du *Canada Air Pilot* en date du 25 mars 1999, en vigueur jusqu'au 20 mai 1999. On a présenté plus particulièrement les pages 116 à 120. La référence particulière figure à l'angle supérieur gauche de chacune des pages. « AUCUN CTL - DIFFUSION D'INTENTIONS SUR LA 126.7 DANS LES 15 MIN AVANT L'HEURE PRÉVUE DU COMMENCEMENT DE LA PROCÉDURE D'APPROCHE ET AVANT D'ATTERRIR. PUIS SUR LA MF, 5 MIN AVANT DE DÉBUTER L'APPROCHE. APRT RADIO 122.1 (MF 5 NM). »

M-8 Cette pièce contient des copies de rapports météorologiques METAR (réels), de rapports météorologiques et de prévisions d'aérodrome (terminus) (TAF) de Rankin Inlet (CYRB) lorsque le FAB 8060 a atterri à Rankin Inlet, le 2 avril 1999. Le rapport le plus important est le METAR sur la période entre 22 h Z et 22 h 10 Z. Ce rapport indique que les conditions météorologiques sont IFR. Plus particulièrement, on a une visibilité de 2 200 pieds avec des rafales de neige sur la piste 35. À 21 h Z, sur la piste 35, la visibilité est réduite à 900 pieds avec des rafales de neige. Aucun rapport de conditions météorologiques spécial n'a été transmis entre 22 h Z et 22 h 10 Z.

M-9 Cette pièce est une copie de l'avis de réception d'une lettre recommandée qui est parvenue à Amy Louise McInnis et qui a été reçue par Denise McInnis, le 19 octobre 1999.

## **Témoign, M. J. D. Gaudry**

On a assermenté M.Gaudry à titre de témoin. Il a témoigné que tous les documents présentés étaient des copies authentiques des documents originaux.

Il a déclaré que lorsque le dossier lui avait été assigné, il a tenté de téléphoner à M<sup>me</sup> McInnis à son domicile et en laissant des messages à son employeur à Resolute Bay et à Ottawa. Il n'a pas réussi à la joindre.

## **Contre-interrogatoire par M. Steve Waller**

M. Gaudry a témoigné qu'avant de se joindre à Transports Canada à titre de pilote et d'inspecteur, il avait une vaste expérience comme pilote de ligne aérienne auprès de différentes entreprises aériennes privées. M. Gaudry a témoigné que le 2 avril 1999, il y avait trois personnes en service à Resolute Bay, à savoir :

- M. M. Manik Élève opérateur radio
- M. Ed. D. Heron Directeur des opérations CARS de la programmation radio CARS dans l'Arctique
- M. T. W. Rogers Agent de programme d'aviation

Il a témoigné que son enquête avait révélé que le FAB 8060 s'était rapporté à la FSS (station d'information de vol) de North Bay sur la fréquence 126.7 à 20 h 31 min 25 s (pièce M-5).

Il a témoigné que Resolute Bay était un aéroport non contrôlé avec une fréquence obligatoire de 122.1 (pièces M-6 et M-7).

Il a déclaré que nulle part au cours de son enquête, il n'a pu trouvé que le FAB avait communiqué sur la 122.1. Il a de plus déclaré que les communications radio sur la 122.1 ne sont pas enregistrées sur le système.

Il a déclaré qu'il avait discuté de la situation avec MM. Heron et Rogers mais pas avec M. Manik. Il a nié être au courant d'un quelconque problème de communication avec la FSS de Resolute Bay dans le passé.

## **Témoign, M. E. D. Heron**

On a assermenté M. Heron à titre de témoin. Il a déclaré qu'il était responsable de toute la formation, de la certification et du contrôle de la qualité de la CARS dans la région de Nunavut.

Il a déclaré qu'il était présent dans l'établissement de la CARS de Resolute Bay avec MM. Rogers et Manik de 8 h à 16 h (heure locale) ou de 14 h Z à 22 h Z, le 2 avril 1999. Il avait comme objectif de superviser M. Rogers qui observait le stagiaire, M. Manik.

M. Heron a témoigné qu'il était assis à une table adjacente à celle de M. Rogers et de M. Manik. Il a déclaré qu'il pouvait entendre toutes les transmissions radio pendant qu'il était dans l'établissement. Il a déclaré qu'il s'était absenté à deux reprises et à des moments différents des deux autres contrôleurs.

Il a déclaré qu'il était présent mais seul à la radio adjacente entre 20 h 51 Z et 20 h 53 Z alors que les deux autres personnes observaient les conditions météorologiques (M-5). Il a déclaré n'avoir entendu aucun appel radio durant ce temps. M. Heron a témoigné qu'à l'heure prévue d'arrivée, soit 21 h 24 Z, du vol FAB 8060, il a entendu le stagiaire, M. Manik, essayer de communiquer avec le vol FAB 8060, de même qu'avec Baker Lake et North Bay concernant les mouvements du FAB 8060 (M-5). Il a de plus déclaré qu'on lui avait signalé que North Bay avait communiqué avec le centre d'Edmonton au sujet du FAB 8060. M. Heron a déclaré qu'il était inhabituel que deux superviseurs soient dans les installations radio en même temps mais qu'il s'agissait de circonstances liées à la formation.

## **Contre-interrogatoire**

M. Heron a admis qu'il y avait eu des problèmes de transformation de l'installation de la FSS de Resolute Bay en une station CARS. Selon son témoignage, la fréquence de communication est passée de 122.2 à 122.1 et il y avait un problème de langues. M. Heron a déclaré qu'il n'avait reçu aucune plainte écrite au sujet des problèmes de communication à Resolute Bay. L'enquête a révélé que les problèmes formulés verbalement s'étaient, après enquête, révélés faux. Il a témoigné qu'on avait vérifié toutes les radios avant chaque changement d'équipe et qu'on n'avait relevé aucun problème de radios à Resolute Bay. Il a déclaré qu'il ne croyait pas que le volume était réduit. Il a témoigné que l'aiguilleur de First Air l'avait avisé à 21 h 49 le vol FAB 8060 avait atterri à 20 h 53 à Resolute Bay (M-5).

## **Témoin, M. T. W. Rogers**

On a assermenté M. Rogers à titre de témoin. Il a témoigné qu'il travaillait à titre d'agent de programme d'aviation dans la région du Nunavut. Il était responsable du processus initial de certification des nouveaux préposés à la transmission et à leur reclassement. Il a déclaré qu'il était présent dans les installations de la station radio CARS le 2 avril 1999, entre 8 h et 16 h (heure locale) ou entre 14 h et 22 h Z. Il devait superviser et voir à la formation d'un nouveau préposé à la transmission, M. Manik. M. Rogers a témoigné que M. Heron était aussi présent au même moment. Il a déclaré que M. Heron était là pour surveiller sa façon de mener la formation de M. Manik.

M. Rogers a témoigné que les détails du vol FAB 8060 figuraient sur une « carte d'itinéraire » qui indiquait un vol IFR dont l'heure d'arrivée était 21 h 24 Z. Lorsque le vol FAB 8060 ne s'est

pas rapporté sur la MF à l'heure d'arrivée prévue de 21 h 24 Z, il a demandé au nouveau préposé à la transmission de commencer les recherches par voie de communication (M-5).

M. Rogers a témoigné qu'il avait inscrit dans la colonne INIT du journal de la CARS en date du 2 avril 1999, entre 22 h et 22 h 03 que le vol FAB 8060 n'avait pas appelé YRB CARS et qu'il avait atterri à 20 h 53 Z (M-5). M. Rogers a témoigné que lui-même et M. Manik avaient quitté la salle de radio à 20 h 51 Z et étaient revenus à 20 h 53 Z pour effectuer les relevés météorologiques (M-5).

Il a de plus témoigné que la visibilité était tellement faible qu'ils étaient incapables de voir la voie de circulation ou l'aéronef stationné dans les installations de First Air. Il a déclaré qu'on avait diffusé à tout le trafic que les contrôleurs seraient absents de la CARS de 20 h 51 Z à 20 h 53 Z.

M. Rogers a témoigné qu'il était à proximité de la station où était M. Manik et que M. Heron était présent dans la salle radio pendant que M. Manik et lui-même étaient à l'extérieur pour relever les conditions météorologiques.

Il a de plus déclaré que les radios dans la salle radio avaient été vérifiées au début du changement d'équipe. On a effectué le changement de 122.2 à 122.1 en changeant les cristaux des radios en place. M. Rogers a déclaré que la CARS ne surveille pas la 126.7 et qu'il n'avait pas entendu le vol FAB 8060 transmettre son approche sur cette fréquence. M. Rogers a témoigné qu'il n'avait absolument pas entendu de transmission du FAB 8060.

## **POUR L'INTIMÉE—la titulaire du document**

M. Waller, le mandataire de M<sup>me</sup> McInnis, a présenté les pièces qui suivent :

D-1 La pièce est une copie du rapport hiérarchique/compte rendu d'incident du 2 avril 1999 présenté le 2 mai 1999 et qui indique l'absence de réponse de la CARS de Resolute Bay à l'appel du vol FAB 8060 à la suite de son atterrissage à Resolute Bay. M<sup>me</sup> McInnis a déclaré qu'elle avait présenté ce rapport.

D-2 La pièce est une copie d'une lettre en date du 2 juillet 1999 que M. J. D. Gaudry a fait parvenir à Amy Louise McInnis l'avertissant de l'enquête concernant une contravention qu'elle a peut-être commise à 20 h 53 UTC à Resolute Bay.

D-3 Une copie de la lettre en date du 13 octobre 1999 que Bill Hanson a fait parvenir à Amy Louise McInnis, dans laquelle on lui impose une amende pour contravention.

## **Le témoin Amy Louise McInnis—pour la titulaire de document**

On a assermenté le témoin. M<sup>me</sup> McInnis a déclaré qu'elle travaillait pour First Air à Ottawa à titre de commandant de bord de Twin Otters et qu'elle a débuté son emploi en février 1996. Elle

a déclaré qu'elle était autorisée par le ministre des Transports à mener des vols de contrôle de la compétence IFR et de former à l'occasion des pilotes de First Air sur les Twin Otters. Elle a déclaré que les Twin Otters étaient basés à Iqaluit et à Resolute Bay. Elle a déclaré qu'environ 99 % de ses décollages et ses atterrissages se faisaient à des aéroports non contrôlés. M<sup>me</sup> McInnis a déclaré qu'elle avait l'habitude de piloter dans des conditions météorologiques extrêmes dans le Nord du Canada.

M<sup>me</sup> McInnis a témoigné que le 2 avril 1999, elle pilotait un Twin Otter à titre de commandant de bord de Iqaluit à Resolute Bay avec une escale à Hall Beach. Elle poursuivait un vol qui avait débuté à Ottawa, le jour précédent. L'objectif du vol était de laisser l'aéronef à Resolute Bay et de permettre au copilote, M. Ashley Drew, d'effectuer un vol d'initiation à titre de nouvel employé. Les statistiques du vol concernant la distance entre Iqaluit et Resolute Bay figurent à la pièce M-4.

Elle a déclaré n'avoir eu aucun problème avec les radios de l'aéronef lors du vol, à Iqaluit ou à Hall Beach. Elle a de plus déclaré qu'elle avait obtenu une autorisation IFR de Baker Lake et les rapports METAR et TAF sur la haute fréquence de la radio de l'aéronef en provenance d'Iqaluit.

Elle a déclaré qu'elle avait diffusé sur la 126.7 environ 15 minutes avant d'atterrir et que North Bay a accusé réception de cette diffusion (M-5). M<sup>me</sup> McInnis a témoigné que le Twin Otter du vol FAB 8060 était équipé de deux radios VHF et d'une radio HF.

M<sup>me</sup> McInnis a témoigné qu'elle et le copilote, M. Ashley Drew, avaient tenté à deux reprises de communiquer avec Resolute Bay sur la 122.1. Le contenu de ces transmissions visait à prévenir la CARS et toutes les stations qui écoutaient cette fréquence des procédures d'approche du vol FAB 8060. Elle a déclaré qu'il n'y avait eu aucune réponse de la CARS ni d'aucune autre station.

M<sup>me</sup> McInnis a déclaré qu'elle avait appelé sur la fréquence 122.1, cinq minutes avant d'entreprendre les manœuvres, à savoir le passage du repère en éloignement, du repère en rapprochement et le dégagement de la piste. On n'a accusé réception d'aucune de ces transmissions. M<sup>me</sup> McInnis a déclaré que les radios de l'aéronef n'indiquaient aucun problème et qu'elle avait piloté le même aéronef trois jours plus tard sans expérimenter de problèmes de radios.

M<sup>me</sup> McInnis a déclaré qu'elle avait stationné l'aéronef dans le hangar de First Air et lorsque l'aiguilleur de First Air à Iqaluit lui a téléphoné pour connaître l'heure de l'atterrissage, elle a mentionné 20 h 53 Z. M<sup>me</sup> McInnis a déclaré qu'elle n'avait jamais parlé avec M. Gaudry. Elle a déclaré qu'elle avait effectivement reçu les lettres dont il est fait mention aux pièces D-2 et D-3.

M<sup>me</sup> McInnis a témoigné qu'au cours de la période de janvier 1999 à juin 1999, elle avait obtenu des réponses tardives ou est demeurée sans réponse à au moins dix occasions alors qu'elle tentait de communiquer avec la CARS de Resolute Bay. L'enquête a confirmé qu'elle n'avait pas reçu de réponse appropriée.

Elle a déclaré que même si les conditions météorologiques étaient IFR avec des vents latéraux, la charge de travail imposée à l'aéronef n'était pas excessive.



## **Témoign, M. Ashley Drew**

On a assermenté M. Drew à titre de témoin. Il a témoigné qu'il était entré au service de First Air le 1<sup>er</sup> avril 1999. Il a déclaré qu'il avait subi son CCP (contrôle de la compétence du pilote) sur Twin Otters avec d'autres utilisateurs de Twin Otters. Il a témoigné qu'il était familier avec les arrivées et les départs des aéroports non contrôlés. Il a de plus déclaré que son expérience dans le Nord était limitée. Le vol en provenance d'Ottawa vers Resolute Bay devait être un vol d'initiation.

Il a déclaré qu'il était incapable de se rappeler qui a piloté le vol FAB 8060 de Hall Beach à Resolute Bay. M. Drew ne se rappelait aucune transmission en vol sur la fréquence 122.1 pendant l'approche de Resolute Bay.

M. Drew a reconnu avoir transmis à la CARS de Resolute Bay sur la 122.1 après que le vol FAB 8060 ait atterri et soit sur la voie de circulation. Il se rappelait de cela en raison de la faible visibilité et des vents violents. M. Drew a déclaré qu'il pouvait uniquement se souvenir de situations comme celle-ci et non de circonstances générales.

M. Drew a déclaré qu'il avait entendu parler de ce cas deux semaines auparavant seulement.

M. Drew a déclaré qu'il avait expérimenté des délais et des problèmes de langues avec la CARS de Resolute Bay, les 4 et 5 avril 1999.

## **Contre-interrogatoire**

M. Drew a déclaré s'être inquiété de ne pas avoir reçu de réponse de la CARS sur la 122.1. Il a de plus déclaré qu'il ne se rappelle pas qui a fait l'appel radio à la CARS.

Étant donné qu'il n'y avait aucune autre preuve, on a mis fin à l'enregistrement de la preuve.

## **LES PLAIDOIRIES**

### **M. J. K. Welwood pour le requérant**

La preuve a démontré que:

- l'aéronef est arrivé à Resolute Bay à 20 h 53 Z;
- le pilote commandant de bord était M<sup>me</sup> McInnis et M. Ashley Drew agissait à titre de premier officier;
- le vol était IFR;
- MM. Heron et Rogers ont déclaré que l'aéronef n'avait pas communiqué avec la CARS de Resolute Bay sur la fréquence 122.1;
- la CARS de Resolute Bay a entrepris une recherche par voie de communication et n'a pas obtenu l'emplacement de l'aéronef;

- trois spécialistes de la CARS étaient en service à Resolute Bay;
- M. Drew n'est pas un témoin crédible;
- la jurisprudence *Ministre des Transports c. Richard James Taylor* (dossier n° C-1749-33 (TAC)) ne s'applique pas dans le cas en l'espèce;
- le ministre a prouvé que l'infraction a eu lieu, selon la balance des probabilités.

## **M. Steve Waller pour l'intimée**

M. Waller déclare que le paragraphe 7.9(5) de la *Loi sur l'aéronautique* stipule ce qui suit : « Lors de l'instance, il incombe au ministre d'établir que l'intéressé a contrevenu au texte désigné; l'intéressé n'est cependant pas tenu de témoigner. »

M. Waller plaide que le ministre n'a pas prouvé ses prétentions.

L'article 8.5 de la *Loi sur l'aéronautique* prévoit ce qui suit : « 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. »

M. Waller plaide que la titulaire du document a pris toutes les mesures nécessaires.

Au sous-alinéa 602.104(2)a)(i) du *Règlement de l'aviation canadien*, on prévoit ce qui suit : « [...] doit signaler [...] cinq minutes avant l'heure prévue du commencement de la procédure d'approche, en précisant l'heure d'atterrissage prévue [...]. »

M. Waller plaide que les communications ont été effectuées sur la fréquence 122.1.

Le paragraphe 602.98(1) du *Règlement de l'aviation canadien* prévoit ce qui suit :

(1) Tout compte rendu fait en application de la présente section doit l'être à la fréquence obligatoire précisée pour la zone MF applicable.

(2) Tout compte rendu visé au paragraphe (1) doit être :

a) soit transmis à la station au sol associée à la zone MF, dans le cas où une station au sol existe et est en service;

b) soit diffusé, si la station au sol n'est pas en service ou est inexistante.

M. Waller plaide que la station au sol n'écoutait pas ou était incapable d'écouter la fréquence 122.1. M. Waller a posé la question : « Que pouvait faire l'intimée afin de communiquer dans une telle situation? » M. Waller déclare que l'équipage du FAB 8060 savait piloter et travailler avec les aéroports non contrôlés.

M. Waller s'est interrogé quant au fait que M. Gaudry n'ait pas parlé à M. Manik en rassemblant sa preuve.

M. Waller plaide que l'équipage s'est efforcé de communiquer sur la 122.1 et qu'il a pris toutes les mesures nécessaires en diffusant ses intentions concernant l'approche à Resolute Bay.

## ANALYSE

La preuve démontre que :

1. la licence et l'immatriculation de l'aéronef étaient appropriés (M-1 et M-2);
2. un incident s'est produit et on l'a rapporté (M-3);
3. le commandant de bord McInnis et le premier officier Ashley Drew pilotaient l'aéronef entre Hall Beach et Resolute Bay et ont atterri à 20 h 53 Z (M-4);
4. les communications de l'aéronef ont été enregistrées à North Bay sur la fréquence 126.7 à 20 h 31 min 25 s. Aucune autre communication n'a été enregistrée entre les stations au sol et l'aéronef (M-5);
5. les pièces M-6 et M-7 exposent la procédure à suivre;
6. la pièce M-8 indique que les conditions météorologiques étaient IFR;
7. la pièce M-9 atteste que l'intimée a reçu l'avis de la façon prescrite;
8. la pièce D-1 indique les problèmes d'inexpérience du nouveau copilote et les grands vents;
9. la pièce D-2 explique la présumée contravention à M<sup>me</sup> McInnis;
10. la pièce D-3 constitue l'Avis d'amende pour contravention.

Le sous-alinéa 602.104(2)a(i) du *Règlement de l'aviation canadien* stipule : « [...] doit signaler [...] cinq minutes avant l'heure prévue du commencement de la procédure d'approche, en précisant l'heure d'atterrissage prévue [...]. »

M<sup>me</sup> McInnis a témoigné que le vol FAB 8060 a atterri à Resolute Bay à 20 h 53 Z (M-4). Elle a affirmé avoir exécuté une approche sur la piste 17 en effectuant les appels sortants, entrants et en dégageant la piste.

<b>Séquence temporelle</b>	<b>procédure</b>	<b>atterrissage 20 h 53</b>
	approche 2 min	20 h 51
	entrant 1 min	20 h 50
	procédure T 2 min	20 h 48
	sortant 1 min	20 h 47
	appel 5 min 5 min	20 h 42
appel enregistré sur la 126.7	11 min	20 h 31

M. Rogers a prouvé que M. Manik et lui-même sont sortis des installations radio de 20 h 51 à 20 h 53 pour effectuer les relevés météorologiques. Après, M. Rogers et M. Heron étaient présents dans les installations radio lors de l'appel de 5 minutes, l'appel sortant, l'appel entrant et l'appel concernant le dégageant de la piste. M. Manik était aussi présent pendant ce temps mais il n'a pas témoigné. M. Heron a témoigné qu'il était présent au cours de la séquence d'atterrissage et il n'a entendu aucune transmission radio.

Le premier officier, M. Drew, ne pouvait se rappeler aucune séquence radio, à l'exception des appels de sortie de piste. Son témoignage n'est pas crédible; je discrédite donc ses informations.

Sur la foi de la preuve de M. Heron et de M. Rogers et parce qu'aucune preuve n'a été présentée pour indiquer que les radios de l'aéronefs n'étaient pas fonctionnelles, je considère que les appels à la CARS de Resolute Bay n'ont ni été effectués, ni été reçus sur la fréquence 122.1.

M. Waller présente l'article 8.5 de la *Loi sur l'aéronautique* au nom de l'intimée. Cet article prévoit ce qui suit : « 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. »

M<sup>me</sup> McInnis a témoigné que l'aéronef exploité sous FAB 8060 était équipé de deux radios VHF et d'une radio HF.

Elle a témoigné que plus tôt dans la journée, elle avait reçu les rapports des conditions météorologiques d'Iqaluit sur la radio de haute fréquence.

Elle a de plus témoigné que la radio de l'Arctique sur la fréquence 126.7 a reçu son appel à 20 h 31 min 25 s au début de son approche.

Le paragraphe 602.137(1) du *Règlement de l'aviation canadien* prévoit :

Panne de radiocommunications bilatérales en vol IFR

[...]

a) maintenir l'écoute sur la fréquence appropriée afin de recevoir l'autorisation nécessaire ou d'autres messages du service de contrôle, et en accuser réception par tout moyen possible;

b) afficher le code 7600 sur le transpondeur;

c) essayer de communiquer avec une installation des services de la circulation aérienne ou avec un autre aéronef pour l'informer de la situation et lui demander de transmettre le message à la dernière unité de contrôle de la circulation aérienne avec laquelle le commandant de bord est entré en communication.

En regardant la pièce M-6, il est évident qu'il n'y a aucune restriction de temps concernant l'exploitation de la CARS de Resolute Bay. De plus les fréquences 126.7, 123.55 et les HF 5680 sont accessibles si la 122.1 fait défaut; ces fréquences pouvaient être utilisées à titre de rechange ou en remplacement de la MF 122.1.

M<sup>me</sup> McInnis a témoigné que la charge de travail sur l'aéronef n'était pas excessive et que les conditions météorologiques étaient plutôt obscures dans les derniers 100 pieds de l'approche.

On n'a présenté aucune preuve pour indiquer que le FAB 8060 avait expérimenté une perte de radiocommunication et pris les mesures appropriées pour s'assurer que les communications étaient rétablies et sa position IFR vérifiée.

Je considère que communiquer sur une seule fréquence, sans obtenir de réponse, et ne pas accéder aux autres fréquences mentionnées à la pièce M-6 ne relève pas de la diligence raisonnable.

## DÉCISION

**Je considère qu'Amy Louise McInnis a effectivement contrevenu au sous-alinéa 602.104(2)a)(i) du *Règlement de l'aviation canadien* et je confirme la décision du ministre de lui imposer une amende de 500 \$.**

E. David Dover  
Conseiller  
Tribunal de l'aviation civile

---

<sup>er</sup> Resolute Bay (Territoires du Nord-Ouest) est devenu Resolute Bay (Nunavut) le 1 avril 1999.