

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

ENTRE :

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

- et -

**Rob Eykelbeysh**, 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. 602.114a)

---

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

---

**Décision : le 30 décembre 2003**

TRADUCTION

*Le ministre a prouvé les éléments de l'infraction relative à l'alinéa 602.114a) du RAC. De son propre aveu, M. Rob Eykelbeysh corrobore les allégations du ministre et je maintiens la décision du ministre d'imposer une sanction de 750 \$ à M. Rob Eykelbeysh. Ce montant est payable au Receveur général du Canada et doit parvenir au Tribunal dans les trente-cinq jours de la signification de cette décision.*

**Une audience en révision** relative à l'affaire en rubrique a été tenue le mercredi 5 novembre 2003 à 10 h, au Meyer Compu-court Reporting, à Saskatoon (Saskatchewan). Il n'y a eu aucune conférence préparatoire à l'audience entre le requérant et l'intimé.

**HISTORIQUE**

Le 9 juin 2003, une amende de 750 \$ a été imposée à M. Eykelbeysh, l'intimé, en vertu de l'article 7.7 de la *Loi sur l'aéronautique* par le ministre des Transports qui allègue que M. Eykelbeysh a contrevenu aux dispositions suivantes :

L'alinéa 602.114a) du *Règlement de l'aviation canadien* parce que vers 15 h UTC, le ou vers le 18 juin 2002, aux environs de Saskatoon (Saskatchewan), vous avez

effectivement utilisé un aéronef Piper Corporation PA24-180 portant les marques d'immatriculation canadienne C-FOIB en vol VFR dans l'espace aérien contrôlé sans repères visuels à la surface.

## **LA LOI**

L'alinéa 602.114a) du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) :

### **SECTION VI—RÈGLES DE VOL À VUE**

Conditions météorologiques de vol à vue minimales pour un vol

VFR dans l'espace aérien contrôlé

602.114 Il est interdit à quiconque d'utiliser un aéronef en vol VFR dans l'espace aérien contrôlé, à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

a) l'aéronef est utilisé avec des repères visuels à la surface;

## **Déclarations préliminaires**

L'agent de présentation de cas, M. Jim Welwood, a déclaré que le 18 juin 2002, M. Rob Eykelbeysh a utilisé un aéronef Piper immatriculé C-FOIB dans les environs de l'Aéroport international de Saskatoon, dans l'espace aérien contrôlé, avec un plan de vol VFR. Alors qu'il utilisait l'aéronef, il est entré dans un nuage et a perdu tout repère visuel au sol, contrairement aux conditions prescrites de vol VFR.

M. Eykelbeysh n'a fait aucune déclaration préliminaire.

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

M. J. Welwood a présenté un témoin, l'inspecteur Richard Gagnon. Le témoin a été assermenté. M. Gagnon a déclaré qu'il était inspecteur de l'aviation civile pour le compte de Transports Canada et qu'il était basé à Winnipeg (Manitoba).

Il a témoigné avoir reçu un compte rendu quotidien des événements de l'aviation civile (CADORS) en juillet 2002, présenté par NAV CANADA.

Ce rapport indique qu'un aéronef Piper PA24-180 immatriculé C-FOIB était utilisé selon un plan de vol VFR OTT (au-dessus de la couche), alors que les conditions météorologiques n'étaient pas adaptées à ce type d'opération. Ce vol a été effectué dans les environs de l'aéroport John Diefenbaker à Saskatoon (Saskatchewan), vers 15 h le 18 juin 2002.

M. Gagnon a témoigné qu'il avait fait parvenir une lettre d'enquête à M. Rob Eykelbeysh, commandant de bord, le ou vers le 15 octobre 2002.

M. Eykelbeysh était en désaccord avec les conclusions communiquées par l'inspecteur Gagnon et un Avis d'amende pour contravention a été délivré par le ministre des Transports contre M. Eykelbeysh pour 750 \$.

M. Gagnon a présenté un certain nombre de pièces.

M-1 Avis d'amende pour contravention

M-2 Confirmation de la délivrance d'un document par Postes Canada

M-3 Registre officiel d'immatriculation des aéronefs civils canadiens

L'inspecteur Gagnon a déclaré que ce rapport indiquait que l'aéronef C-FOIB appartenait à Cobob Pumps & Services (1998) Ltd., une organisation dirigée par M. Eykelbeysh.

M-4 Licences du personnel de l'air

Ce document indique que M. Eykelbeysh est titulaire d'une licence de pilote privé en vigueur avec des annotations de vol de nuit et de VFR OTT.

M-5 Le plan de vol du C-FOIB avec un acheminement de CYWG vers CYXE

M-6 Carnet de route de l'aéronef

L'inscription soulignée indique le parcours de Winnipeg à Saskatoon, et que M. R. Eykelbeysh était commandant de bord.

M-7 CADORS numéro 2002C0677

L'inspecteur Gagnon a témoigné que ce rapport indique que l'aéronef C-FOIB était en route de Winnipeg à Saskatoon à 6 500 pieds ASL quand il est entré dans des conditions météorologiques à visibilité réduite. Il a été établi que l'aéronef possédait la certification IFR mais non le pilote. Le pilote a demandé l'aide du contrôleur terminal de Saskatoon et il a été guidé pour atterrir sur la piste 09. L'aéronef est descendu approximativement à travers 2 800 pieds de nuages et a atterri en toute sécurité. Il n'y a eu aucune perturbation de trafic et le pilote a atterri à 15 h 55 (Zulu).

M-8 La carte en route de niveau inférieur en vigueur du 13 juin 2002 au 8 août 2002

L'inspecteur Gagnon a déclaré que lors de la première communication avec C-FOIB, l'aéronef a été orienté vers le cercle blanc entourant l'aéroport de Saskatoon et, par conséquent, l'aéronef était dans l'espace aérien contrôlé de classe C.

M-9 Relevé quotidien des exposés météo.

Ce rapport indique que le pilote du C-FOIB a reçu un exposé météo à 11 h 31 le 18-06-02.

M-10 Bande d'enregistrement des transmissions du contrôleur terminal de Saskatoon du 18 juin 2002.

À l'audience, on a entendu la bande d'enregistrement et l'inspecteur Gagnon a déposé la transcription manuscrite de celle-ci sous la cote M-10A, comme preuve auxiliaire.

M-10A Transcription de la bande d'enregistrement, M-10

L'inspecteur Gagnon a témoigné qu'à la page 3 de la transcription de la bande déposée sous la cote M-10, M. Eykelbeysh confirme qu'il est à 29,9 milles de l'aéroport de Saskatoon et qu'il est dans les nuages : « En fait, je suis en plein dedans ». Cela signifie que l'aéronef était dans la zone terminale de Saskatoon et que le pilote volait sans référence visuelle au sol. L'inspecteur Gagnon a déclaré que les pages 26 à 28 indiquent une descente en localisateur pendant environ 2 000 pieds à travers les nuages effectuée par le C-FOIB dans le but d'atterrir éventuellement à l'aéroport de Saskatoon. Cette descente a été effectuée sans référence visuelle au sol.

M-11 Rapports météo pour la route parcourue par C-FOIB

À la page 5, le schéma du rapport indique que les prévisions météorologiques à Saskatoon ne convenaient pas à un vol OTT au moment prévu de l'arrivée du C-FOIB.

M-12 Un document du RAC contenant l'article 602.116

## **Contre-interrogatoire**

M. Eykelbeysh a fait référence à M-5.

L'inspecteur Gagnon a déclaré qu'il n'y avait pas de plan de vol « au-dessus de la couche » mais plutôt un plan de vol « VFR ». Pour être capable de voler en OTT, un pilote doit avoir certaines compétences et les conditions météorologiques de la destination doivent obéir à certains critères.

L'inspecteur Gagnon était incapable de déclarer que la tour de Saskatoon pouvait entendre si M. Eykelbeysh volait à 1 500 au-dessus du sol et à 35 milles de la tour de Saskatoon.

## **L'INTIMÉ — Rob Eykelbeysh**

M. Eykelbeysh a été assermenté et a témoigné avoir déposé un plan de vol VFR de Winnipeg (Manitoba) à Saskatoon (Saskatchewan). Il a déclaré qu'il a obtenu un exposé météo avant son départ et qu'il était informé des plafonds bas annoncés à Saskatoon mais il a décidé qu'il pouvait néanmoins atterrir dans des conditions de vol VFR ou VFR spéciales. Il a indiqué que son intention n'était pas de faire le trajet en VFR OTT parce qu'on annonçait un plafond bas, là où il se dirigeait.

Alors qu'il était en route, il a commencé à affronter ces conditions météorologiques à Yorkton (Saskatchewan), et il est descendu à approximativement 700 pieds au-dessus du sol. À

environ 26 milles marins (NM) de Saskatoon, il a remarqué que les nuages allaient jusqu'au sol et il a effectué un virage à 180 degrés mais les conditions météorologiques s'étaient détériorées derrière lui.

Il a témoigné qu'il n'avait pas le choix de monter et de traverser les nuages à 5 000 pieds ASL pour se retrouver au-dessus des nuages. En montant, il parlait au contrôleur terminal de Saskatoon et il a déclaré, à la ligne 11 de la page 4 de M-10A : « En fait, je suis en plein dedans ».

M. Eykelbeysh a déclaré qu'il a discuté d'un certain nombre d'options avec le contrôleur terminal de Saskatoon et, parce que son passager devenait nerveux, il a accepté de déclarer une urgence et d'effectuer une approche vectorielle sur la piste 09 à Saskatoon.

Il a témoigné être descendu à travers les nuages et avoir atterri en toute sécurité à l'aéroport, en complimentant le contrôleur pour son aide.

Pièce D-1 M. Eykelbeysh a présenté un document intitulé Recommended Sanctions.

M. Eykelbeysh a témoigné qu'il n'était pas d'accord avec les commentaires de l'auteur du rapport (D-1), selon lesquels il avait retenu un contrôleur pendant une période de temps substantielle et dérangé les arrivées locales à Saskatoon, alors que le rapport CADORS (M-7) a clairement établi que ce n'était pas le cas.

## **Contre-interrogatoire**

M. Welwood a interrogé M. Eykelbeysh au sujet des performances de son aéronef et des conditions météorologiques à Yorkton. M. Eykelbeysh a déclaré qu'il n'effectuait pas un vol VFR OTT mais plutôt un vol VFR quand il s'est retrouvé dans des conditions météorologiques qui se détérioraient.

Étant donné l'absence d'autres preuves, l'enregistrement de la preuve a été clos.

## **PLAIDOYER FINAL**

M. Welwood a passé en revue la preuve présentée par le ministre. Il a déclaré que M. Eykelbeysh avait effectué un vol VFR de Winnipeg (Manitoba) à Saskatoon (Saskatchewan), le 18 juillet 2002. Il a déclaré que M. Eykelbeysh était qualifié pour un vol OTT mais non pour un vol IFR.

M. Welwood a déclaré que le ministre avait prouvé que M. Eykelbeysh était effectivement dans les nuages sans référence visuelle au sol à quelques reprises. Il a indiqué que M. Eykelbeysh a agi correctement en déclarant une urgence mais qu'il avait suffisamment de formation pour savoir de prime abord qu'il n'aurait pas dû se retrouver dans de mauvaises conditions météorologiques.

## **ANALYSE**

L'article 602.114 du RAC prévoit :

Il est interdit à quiconque d'utiliser un aéronef en vol VFR dans l'espace aérien contrôlé, à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

a) l'aéronef est utilisé avec des repères visuels à la surface;

La question en litige vise à déterminer si M. Eykelbeysh a utilisé son aéronef sans référence visuelle au sol dans l'espace aérien contrôlé.

S'il avait déposé un plan de vol VFR OTT, comme il était qualifié pour le faire, il aurait agi légalement. Toutefois, dans son propre témoignage, il déclare manifestement qu'il ne volait pas en VFR OTT et qu'il devait donc demeurer en contact visuel avec le sol.

La question de la légitimité du vol en direction de Saskatoon avec des conditions météorologiques moindres que celles requises pour un OTT n'est pas en cause parce qu'il n'est pas accusé de cette infraction.

De son propre aveu, il admet avoir volé dans les nuages (M-10A) page 4 ligne 11, page 18, lignes 5 et 6, pages 20 et 21. Selon son témoignage, son aéronef était situé dans l'espace aérien contrôlé (M-8).

J'accepte les observations du ministre selon lesquelles M. Eykelbeysh n'aurait pas dû se trouver dans la région et aurait dû terminer son vol à un aéroport VFR avant d'entrer dans des conditions météorologiques qui se détérioraient.

## **DÉCISION**

Le ministre a prouvé les éléments de l'infraction concernant l'alinéa 602.114a) du RAC. Dans son propre témoignage, M. Rob Eykelbeysh corrobore les allégations du ministre. Je maintiens la décision du ministre d'imposer une sanction de 750 \$ à M. Rob Eykelbeysh.

E. David Dover  
Conseiller  
Tribunal d'appel des transports du Canada