

TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE

ENTRE :

Marinus K. Jacobsen, appellant(e)

- et -

Ministre des Transports, intimé(e)

LÉGISLATION:

C.R.C., c. 2, art. 505

l'article 505 du Règlement de l'air

l'article 505 du Règlement de l'air

Familiarisation avec l'information disponible

Décision à la suite d'un appel
Gordon R. Mitchell, James W. Snow, Robert J. Rushford, Q.C.

Décision : le 10 septembre 1990

TRADUCTION

Entendue : Winnipeg (Manitoba), le 28 août 1990

L'APPEL EST REJETÉ.

LA SUSPENSION DE LA LICENCE POUR UNE PÉRIODE DE 7 JOURS ALLANT DU 14 OCTOBRE 1990, À MINUIT, AU 21 OCTOBRE 1990, À MINUIT.

L'audience en appel interjetée relativement à la requête mentionnée en en-tête a été tenue devant les conseillers désignés du Tribunal, au bureau de Travaux publics Canada, sis au 269, rue Main, bureau 415, 4^e étage, dans la ville de Winnipeg (Manitoba) le 28^e jour d'août 1990 à 11 h 30.

Sur un avis de suspension émis en date du 5 janvier 1990, la licence de pilote privé du requérant a été suspendue pour une période allant du 6 février 1990 au 12 février 1990. L'avis de suspension énonce ce qui suit :

(traduction)

« AVIS DE SUSPENSION

En vertu de l'article 6.9 de la *Loi sur l'aéronautique*, le ministre des Transports a décidé de suspendre le document d'aviation canadien susmentionné parce que vous avez contrevenu aux dispositions légales suivantes : L'article 505 du *Règlement de l'Air*, puisqu'à titre de pilote commandant de bord de l'appareil immatriculé C-FBLA, vous avez omis, avant le début du vol qui devait vous mener de Pitt Meadows à Abbotsford (C.-B.), le 19 novembre 1989 à environ 0 h 35 UTC, d'étudier tous les renseignements que vous auriez pu vous procurer en rapport avec le vol projeté, et particulièrement les conditions météorologiques connues pour Abbotsford (C.-B.). »

L'article 505 du *Règlement de l'air* se lit comme suit :

« Avant d'entreprendre un vol quelconque, le pilote commandant de bord d'un aéronef devra étudier tous les renseignements qu'il pourra se procurer en rapport avec le vol projeté. »

L'agent d'audition a confirmé la suspension et le requérant fait maintenant appel de cette décision.

À la demande du requérant et de l'intimé, l'examen du présent appel s'est fait au moyen d'une argumentation écrite.

Les faits dans l'instance ne sont pas contestés.

Le requérant est titulaire d'une licence de pilote privé, avec autorisation de vol VFR de nuit. Cependant, il a eu pendant une dizaine d'années, une qualification IFR pour monomoteur qui était venue à échéance en juillet 1989, et qu'il n'avait pas renouvelée.

À la date en question, le requérant était pilote commandant de bord de l'appareil bimoteur, C-FBLA.

Le requérant a décollé de Gilley's Bay sur l'île Texada (C.-B.) vers 15 h 45 et s'est rendu en régime VFR à Pitt Meadows (C.-B.) pour y faire le plein.

Les conditions météorologiques étaient bonnes au départ de l'île Texada et pendant le vol jusqu'à Pitt Meadows. La tour de contrôle de Pitt Meadows subissait des réparations et par conséquent, le requérant a été incapable d'établir la communication pour connaître les conditions météorologiques à Abbotsford, sa destination finale. Les conditions météorologiques à Abbotsford étaient alors inférieures aux minima météorologiques de vol VFR spécial. Abbotsford n'est qu'à 18 milles marins de Pitt Meadows. Peu après son départ de Pitt Meadows, au moment où il passait à la fréquence d'Abbotsford, le requérant s'est retrouvé tout à coup dans les nuages. Compte tenu de son altitude et des tours dans la région, le requérant a choisi de voler

en régime IFR et d'effectuer une montée. La tour d'Abbotsford lui a demandé de communiquer avec le terminal de Vancouver qui lui a alors transmis le cap radar qui permettrait de se guider sur le radiophare d'alignement de pistes d'Abbotsford et l'aéronef du requérant s'est posé au sol sans incident.

Lorsque le requérant ne pouvait s'approcher de la tour de contrôle de Pitt Meadows pour établir la communication afin de connaître les conditions météorologiques, il aurait pu prendre d'autres moyens comme s'informer par radio des conditions météorologiques auprès des services aériens d'Abbotsford ou de Vancouver ou il aurait pu écouter le ATIS à Abbotsford.

Avant de quitter Abbotsford à destination de l'île Texada à 9 h, le requérant avait vérifié les conditions météorologiques, existantes et prévues, et elles étaient conformes aux conditions VFR à Abbotsford pour le retour. Un autre aéronef à destination de Pitt Meadows avait indiqué que les conditions météorologiques étaient bonnes à Boundary Bay, et la tour de contrôle à Pitt Meadows avait annoncé que les conditions météorologiques s'amélioreraient vers l'est. C'est pourquoi le requérant a conclu que les conditions météorologiques se prêtaient au vol VFR à Abbotsford, à 18 milles marins de là.

Il faut toutefois féliciter le requérant pour la façon dont il a réagi devant la situation d'urgence. La situation aurait pu devenir dangereuse si le requérant n'avait pas décidé de voler en régime IFR. Il reste tout de même qu'il n'a pas vérifié les conditions météorologiques avant le décollage de Pitt Meadows et qu'il a bel et bien enfreint l'article 505.

L'appel est donc rejeté.