

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

ENTRE :

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

- et -

**Peter Suderman**, 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**  
**Philip D. Jardim**

---

**Décision : le 12 septembre 2003**

TRADUCTION

*M. Sudermann a effectivement contrevenu à l'alinéa 602.114a) du RAC tel que l'allègue le ministre. Par ailleurs, à la lumière des circonstances atténuantes, je réduis l'amende à 375 \$. Ce montant est payable au Receveur général du Canada et doit parvenir au Tribunal d'appel des transports du Canada dans les quinze jours suivant la signification de cette décision.*

**Une audience en révision** de l'affaire en rubrique a été tenue le jeudi 28 août 2003 à 10 h, à la Cour fédérale du Canada, à Winnipeg (Manitoba).

**HISTORIQUE**

Le 16 novembre 2002, Peter Suderman a décollé de Gilbert Plains à bord de son Cessna 150L en direction de Morden (Manitoba) en vol VFR, une distance de quelque 159 milles nautiques. M. Suderman est un pilote privé et ne possède pas de qualification de vol aux instruments, de qualification de vol VFR OTT (au-dessus de la couche) ni de qualification de vol de nuit. Peu après son décollage de Gilbert Plains, M. Suderman a rencontré du mauvais temps, a perdu son contact visuel avec la surface et il s'est effectivement perdu. Il a communiqué avec la station d'information de vol (FSS) de Winnipeg qui l'a transféré au Winnipeg Centre. Le personnel a réussi à le diriger par radar vers une zone où il a retrouvé son contact visuel avec la surface. Le

Winnipeg Centre lui a indiqué sa position et M. Suderman a repéré Killarney visuellement, ce qui lui a permis d'atterrir en toute sûreté juste avant la tombée de la nuit. M. Suderman était titulaire de la licence appropriée et son aéronef, le C-GEHU, était dûment immatriculé et son certificat de navigabilité était en état de validité.

NAV CANADA, prestataire de services de la FSS, a rédigé un compte rendu quotidien des événements de l'aviation civile (CADORS) sur l'incident. La Division de l'Application de la loi de Transports Canada a enquêté et imposé une amende de 750 \$ à M. Suderman pour une présumée contravention à l'alinéa 602.114a) du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC). L'amende n'a pas été payée et le ministre a demandé une audience en révision au Tribunal.

## **LA LOI**

L'alinéa 602.114a) du RAC se lit comme suit :

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;

## **LA PREUVE**

Il y a un exposé conjoint de faits en date du 20 août 2003, entre le ministre et M. Suderman. Celui-ci a reconnu qu'il s'est dit d'accord avec cette déclaration. En effet, M. Suderman admet la contravention alléguée dans cette déclaration.

De plus, le ministre a présenté une preuve par l'intermédiaire de M. Welwood, son unique témoin, lequel a établi clairement que l'infraction alléguée a effectivement eu lieu. La preuve comprend une bande d'enregistrement et sa transcription (pièce M-4), lesquelles portent sur les échanges radio entre M. Suderman et le contrôle de la circulation aérienne (ATC), de même que sur les communications téléphoniques correspondantes entre les différents contrôleurs de la circulation aérienne alors qu'ils tentaient d'aider M. Suderman et de le guider pour qu'il atterrisse en toute sécurité. M. Suderman a reconnu la fidélité de l'enregistrement et de la transcription.

La pièce M-5 représente les notes écrites prises par M. Welwood au cours d'une conversation qu'il a eue avec M. Suderman, le 19 février 2003. Par cette conversation, M. Suderman décrit la façon dont il s'est trouvé en difficulté. Il n'a pas vérifié le temps auprès de la FSS avant de partir; il a simplement appelé chez lui et on lui a dit que le temps y était clair. Il a tenté de retourner à son point de départ, Gilbert Plains, lorsque la visibilité s'est détériorée et que des nuages sont apparus mais il a constaté que les conditions météorologiques l'avaient rattrapé. Il a alors décidé de monter des nuages vers une éclaircie, sachant qu'il y avait des terrains surélevés sur son chemin. Il a pensé et souhaité que le temps allait s'éclaircir pendant qu'il se dirigeait vers sa destination prévue, soit Morden. Mais ça n'a pas été le cas; il est devenu désorienté et perdu et il a demandé l'aide de l'ATC.

Au cours d'une conversation avec M. Welwood, M. Suderman a dit qu'il serait dorénavant réticent à demander de l'aide étant donné que s'il n'avait pas appelé pour signaler sa situation à l'ATC, personne n'aurait été mis au courant et aucune amende ne lui aurait été imposée.

Pendant l'audience, j'ai dû informer M. Suderman de la procédure d'une audience en révision. Sa tentative de contre-interroger M. Welwood lui servait en fait à contester la façon dont il considérait que Transports Canada avait traité l'infraction. Tout en admettant à plusieurs reprises qu'il avait « commis des erreurs » et contrevenu au règlement, il est d'avis que Transports Canada aurait dû le mettre en « probation » et le conseiller, au lieu de lui imposer une amende de 750 \$. Il considère que cela est sévère et abusif et ne contribue pas à encourager les pilotes à obéir aux règlements.

J'ai informé M. Suderman de la procédure pour présenter une preuve et faire une déclaration à l'audience. Je l'ai de plus averti que le fait d'accepter d'être assermenté conférait une force probante à ses déclarations et aux preuves présentées. Je lui ai signalé par ailleurs, qu'il n'était pas obligé de le faire. Il a spontanément accepté d'être assermenté.

Dans sa déclaration assermentée, il a encore admis l'infraction, en décrivant la façon dont il avait décidé de « dériver au-dessus des nuages », après avoir tenté de retourner à Gilbert Plains et fait face à des conditions météorologiques défavorables. Il s'est aperçu qu'il devait être pénalisé et se préoccupait de l'attitude de Transports Canada. Il considère qu'une situation contradictoire s'est établie, laquelle à son avis n'engendre pas la sécurité, et ajoute qu'il n'avait jamais vu Transports Canada à l'école de pilotage. Cela laisse entendre qu'il semble imputer l'incident à des lacunes de formation. Il se rend compte qu'il y a un prix à payer mais il dit que 750 \$ est abusif. Il a dit qu'il est très conscient de la sécurité, en particulier en ce qui concerne son aéronef et qu'il n'avait pas eu l'intention de contrevenir au règlement.

Le résumé de M. Gagnon a souligné que d'autres infractions avaient été commises mais que Transports Canada avait poursuivi M. Suderman en regard d'une seule seulement. L'amende qui en découle est la peine minimale recommandée au RAC. Non seulement M. Suderman s'est-il mis en danger mais il a aussi mis en danger la circulation aérienne. Il a traversé six voies aériennes pendant son vol, ce qui aurait pu donner lieu à des quasi-collisions ou des collisions aériennes. Il a considéré que M. Suderman n'était ni responsable, ni professionnel et qu'il avait compté sur les autres (ATC) pour le sauver du désastre.

Dans son résumé, M. Suderman était repentant mais se sentait néanmoins persécuté. Il considère que l'Application de la loi de Transports Canada s'est mal conduite. Je lui ai demandé de s'expliquer. Il a mentionné qu'il trouvait la peine sévère et que Transports Canada aurait dû lui imposer une probation de deux ans. Toutefois, il a reconnu spontanément que cela serait difficile à gérer et passablement coûteux en temps.

## **DISCUSSION**

Il n'y a pas de doute que M. Suderman a contrevenu au règlement, conformément aux accusations de Transports Canada. Dans un effort pour m'assurer qu'il comprenait la gravité et les conséquences possibles de ses actions, je lui ai recommandé de suivre d'autres formations en

planification de vol et de se sensibiliser au RAC et à l'absolue nécessité de s'enquérir de la météo avant de décoller. Il semble que M. Suderman ait apprécié ces conseils, qu'il se rende compte des conséquences de ses actions et qu'il n'hésitera pas à l'avenir, à rechercher l'aide de l'ATC, au lieu de ne rien dire par crainte d'être sanctionné. M. Suderman est repentant et n'a jamais tenté de soustraire des éléments de son infraction à l'enquête.

Bien que M. Suderman ait affiché une attitude positive, je me préoccupe du fait qu'il considère la position de Transports Canada comme étant « antagonique et sévère ». Je considère que cette critique n'est pas justifiée et elle indique sans doute qu'il ne se rend pas compte que l'Application de la loi de Transports Canada existe afin d'assurer la sécurité de nos espaces aériens. L'application de la loi est la seule façon pratique d'assurer cela. S'il n'avait pas appelé l'ATC ce jour-là, pour chercher de l'aide, l'issue de cet incident aurait pu être tragique.

M. Suderman est inexpérimenté et il est évident que cela l'a entraîné dans une situation malencontreuse et potentiellement dangereuse, plutôt que dans une tentative délibérée de contrevenir au RAC. Son attitude coopérative au cours de l'enquête de M. Welwood en fait foi. Il a tiré une leçon de cette expérience et à la lumière de cette attitude positive, à savoir sa coopération avec Transports Canada dans cette affaire et son acceptation finale du fait que l'appel à l'aide était la bonne chose à faire, je vais réduire l'amende à 375 \$, tout en lui faisant comprendre la gravité de ses gestes au moment de l'incident. Aussi, je recommande fortement à M. Suderman de toujours vérifier les conditions météorologiques auprès de la FSS avant de décoller. Il est aussi fortement recommandé qu'il suive d'autres formations sur le droit aéronautique, la planification de vol, la navigation, la lecture de cartes et l'utilisation du VOR dans son aéronef.

## **DÉCISION**

À la conclusion de cette audience, j'ai décidé que M. Suderman a effectivement contrevenu à l'alinéa 602.114a) du RAC, tel que l'allègue le ministre. Par ailleurs, à la lumière des circonstances atténuantes, je réduis l'amende à 375 \$.

Philip D. Jardim  
Conseiller  
Tribunal d'appel des transports du Canada