

TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE

ENTRE :

Donald L. Fukumoto, requérant(e)

- et -

Ministre des Transports, intimé(e)

LÉGISLATION:

Ordonnances sur la navigation aérienne, série VIII, no. 2, art. 3

Règlement de l'Air, C.R.C., c. 2, art. 210(1)(a)

Inscriptions aux livres de bord, Certificat de navigabilité

**Décision à la suite d'une révision
K. Crofton**

Décision : le 18 octobre 1988

TRADUCTION

Entendue : Halifax (Nouvelle-Ecosse), le 26 septembre 1988

Le requérant, M. Donald Fukumoto, n'a pas enfreint les textes de loi susmentionnés, et la suspension de 14 jours que lui avait imposée le ministre des Transports est donc annulée.

L'inspecteur de Transports Canada s'est dit « d'avis » que le certificat de navigabilité n'était pas valable en raison de ce qu'il appelle une opération d'entretien. Personne d'autre ne semble avoir été informé et personne d'autre n'a partagé cet avis.

Pour la deuxième affaire, le requérant n'a fait que suivre les procédures de la compagnie, procédures que les inspecteurs de Transports Canada connaissent pertinemment et n'ont jamais abrogées.

La situation :

Le 9 décembre 1987, M. Mark McDowell a effectué un vol à destination d'Halifax, à bord de l'aéronef immatriculé C-GFFQ de Millardair. Après l'atterrissage, il a demandé au mécanicien d'entretien des aéronefs de vérifier le moteur numéro 4, pour voir s'il n'y avait pas une fuite d'huile. L'inspecteur de la navigabilité de Transports Canada, M. Smith, s'est entretenu avec le mécanicien - il s'agissait de l'apprenti-mécanicien Pete Dolphin de Millardair - et avec le pilote, et il a observé que le capot avait été enlevé.

Don Fukumoto, pilote chez Millardair, qui était arrivé plus tôt à Halifax à bord d'un autre aéronef, a été appelé à son hôtel par Carl Millard, Président et chef pilote de Millardair Limited. M. Millard a signalé à M. Fukumoto qu'il allait changer d'aéronef, et qu'il allait piloter le C-GFFQ jusqu'à Hamilton d'abord et Toronto ensuite, pour faire réviser le moteur numéro 4.

M. Fukumoto a donc piloté le C-GFFQ jusqu'à Hamilton, comme pilote commandant de bord. Lors de son atterrissage à Hamilton, il a été accueilli par les représentants de Transports Canada, qui ont immobilisé l'aéronef et saisi le carnet de route.

Les infractions alléguées :

Transports Canada a suspendu la licence de M. Fukumoto pour le motif qu'il avait enfreint les textes suivants :

1) *Règlement de l'Air*, alinéa 210(1)a) qui stipule, entre autres, qu'il est interdit de piloter un aéronef si le certificat de navigabilité n'est pas en vigueur;

2) *L'Ordonnance sur la navigation aérienne (ONA)*, Série VIII, numéro 2, article 3, stipule, entre autres, que tous les détails concernant une défectuosité de quelque partie de l'aéronef ou de l'équipement de bord doivent être inscrits dans le carnet de route de l'aéronef.

La suspension de la licence de M. Fukumoto était établie comme suit :

Première accusation - 14 jours

Deuxième accusation - 7 jours (inclus dans la première accusation)

La demande de révision :

Le 18 juillet 1988, M. Fukumoto a envoyé une lettre au Tribunal de l'aviation civile, demandant la révision de sa suspension et un sursis jusqu'à ce que la décision soit rendue. Le lendemain, le 19 juillet, le bureau du Tribunal de l'aviation civile a envoyé un avis à M. Fukumoto, indiquant qu'un sursis à sa suspension lui était accordé.

L'audience de révision :

Le 26 septembre 1988, devant la Cour fédérale du Canada à Halifax, l'affaire a été présentée à l'agent d'audience, le Dr Kerry Crofton. Le Requéant, M. Fukumoto, se trouvait dans le bureau du TAC à Toronto, où il a été assermenté par le Président, James Snow. Une téléconférence a

été organisée, et M. Fukumoto a pu suivre les délibérations et y participer. A Halifax, l'Intimé, à savoir le ministre des Transports, était représenté par M. Kim Trethewey. Les deux parties avaient été informées au préalable qu'une téléconférence serait organisée et aucune ne s'y était opposée.

Les questions en cause :

1. D'après Transports Canada, M. Fukumoto était le pilote commandant de bord de l'appareil immatriculé C-GFFQ, lequel a décollé alors que le certificat de navigabilité n'était pas en vigueur. L'inspecteur Smith a observé que le capot avait été enlevé et a estimé qu'il s'agissait d'une opération d'entretien, ce qui annulait automatiquement le certificat de navigabilité. Or, pour que l'aéronef soit remis en service, il aurait fallu que le certificat soit revalidé;

D'après M. Fukumoto, ce n'est pas lui qui était le pilote commandant de bord de l'avion en question au moment où le capot a été enlevé, et c'est avec le pilote Mark McDowell que l'inspecteur Smith a discuté de la situation. En outre, M. Fukumoto affirme que l'inspecteur Smith n'a pas pris les mesures nécessaires pour suspendre le certificat de navigabilité, et son patron, M. Millard, l'ayant assuré que l'aéronef était en état de navigabilité, lui avait donné l'instruction de le piloter jusqu'à Toronto via Hamilton. M. Fukumoto considère que le retrait et la remise en place d'un capot ne constituent pas une opération d'entretien. Voilà pour la première question;

2. La deuxième question porte sur les procédures relatives à la tenue du carnet de route. Transports Canada prétend que M. Fukumoto aurait dû à ce moment-là consigner dans le carnet de route la fuite d'huile du moteur numéro 4. Ce à quoi M. Fukumoto répond qu'en vertu des procédures d'exploitation normales appliquées chez Millardair, les défauts doivent être inscrites à la fin du vol (soit Toronto dans ce cas-ci).

Les témoignages :

A. Le ministre des Transports - Représenté par M. Kim Trethewey.

1. Premier témoin - L'inspecteur Hoyt (Inspecteur de l'Aviation civile de Transports Canada à Moncton), qui a été chargé de faire enquête sur cette affaire :

- a identifié l'aéronef C-GFFQ comme étant bien l'aéronef en cause et M. D. Fukumoto comme le pilote commandant de bord et a confirmé qu'il s'agissait d'un vol CFR effectué dans des circonstances normales et non d'un vol de convoiage;

- a déclaré que les problèmes, ou défauts, « auraient dû être consignés à Halifax dans le carnet de route ».

2. Pendant le contre-interrogatoire, M. Fukumoto a affirmé qu'il n'avait pas jugé nécessaire de demander un permis de convoiage, puisqu'il croyait que le certificat de navigabilité était en vigueur. Il a ajouté que les problèmes n'avaient pas été consignés dans le carnet de route, ce qui est conforme aux procédures d'exploitation établies de Millardair;

Il a déclaré : « Transports Canada connaissait ces procédures, et cela fait 25 ans qu'il inspecte Millardair ». Il a ensuite décrit la façon suivante ces procédures « approuvées » : « Les problèmes, consignés à la fin du vol ne sont pas inscrits sur les pages blanches mais sur les pages jaunes. Les pages jaunes sont ensuite détachées et envoyées aux services de l'entretien. Les défauts ne sont pas inscrits sur les pages blanches ».

3. Deuxième témoin - L'inspecteur Smith, qui travaille au bureau d'Halifax, est depuis 30 ans inspecteur de la navigabilité des gros aéronefs. Il est également un mécanicien d'entretien agréé des aéronefs;

L'inspecteur Smith a témoigné en ces termes : « J'ai remarqué qu'un mécanicien était en train de réparer une fuite d'huile sur le moteur numéro 4 de l'appareil C-GFFQ. Le capot du moteur avait été enlevé. Une lampe-torche laissée là précédemment était tombée. Le pilote est arrivé sur ces entrefaites, et le mécanicien a dit « Voici le co-pilote »;

L'inspecteur Smith a discuté avec ce pilote et lui a posé des questions sur la fuite d'huile (l'inspecteur Smith n'a pu se rappeler le nom du pilote). Le pilote a dit à l'inspecteur Smith : « On va essayer d'arranger ça à Halifax, sinon on fera un convoi jusqu'à Hamilton, après avoir déchargé »;

L'inspecteur Smith a alors consulté le carnet de route. Aucune inscription n'avait été consignée;

L'inspecteur Smith a déclaré : « Le capot a six ou sept pouces de diamètre. Si on l'enlève à des fins d'entretien, l'aéronef doit être mis hors service. Un mécanicien accrédité doit signer la suspension du certificat de navigabilité. Il y avait une tache d'huile sur le sol, sur le moteur et sur la partie inférieure de l'aile." L'inspecteur Smith a dit : « A mon avis, cela aurait dû être inscrit dans le carnet de route. »

4. M. Fukumoto (pendant le contre-interrogatoire) a établi que l'inspecteur Smith n'a pas pu identifier le pilote auquel il avait parlé de la fuite d'huile du moteur numéro 4. L'inspecteur Smith n'a pas pu dire s'il avait un type oriental ou caucasien. M. Fukumoto, un oriental, affirme que c'est à Mark McDowell que l'inspecteur Smith a parlé. M. Fukumoto a également indiqué que l'inspecteur Smith n'avait vu aucune inscription dans le carnet de route concernant une fuite d'huile;

M. Fukumoto a déclaré qu'au moment où tout cela se passait, il « n'était pas encore responsable de l'aéronef et que c'est au capitaine Mark McDowell qu'incombent les responsabilités qu'on lui impute »;

L'inspecteur Smith a également déclaré : « A mon avis, si un capot est enlevé, cela doit être consigné dans le carnet de route. Il s'agit manifestement d'une opération d'entretien, même si aucun entretien réel n'est fait »;

Ce à quoi M. Fukumoto a répliqué : « Chez Millardair, ce n'est pas ce que l'on entend par entretien ».

B. Le détenteur du document - M. D. Fukumoto expose son cas

Dans un exposé qu'il a rédigé et qui a été versé au dossier comme pièce 1-D,

M. Fukumoto a déclaré :

« Le 9 décembre 1987, j'ai effectué un vol jusqu'à Halifax aux commandes du Douglas C-54D GDWZ. L'après-midi, j'ai été réveillé par un appel téléphonique de Carl Millard, Président et chef pilote de Millardair Limited, lequel m'a informé que j'allais changer d'aéronef et que j'allais piloter le GFFQ jusqu'à Hamilton, et de là jusqu'à l'aéroport Pearson à Toronto, pour qu'il soit révisé. Il m'a informé que le moteur numéro 4 perdait un peu d'huile et que le pilote de cet aéronef, Mark McDowell, piloterait à ma place l'aéronef GDWZ jusqu'à Terre-Neuve.

Pendant que je dormais dans ma chambre d'hôtel et avant que je m'entretienne avec M. Millard et qu'il me charge de piloter l'aéronef FFQ, l'apprenti-mécanicien de Millardair, Pete Dolphin, qui se trouvait à bord du FFQ, a enlevé un panneau de capot, conformément aux instructions de M. Carl Millard et du mécanicien en chef de Millardair, Bob Raynard. Cela s'est passé pendant que l'aéronef était encore sous la responsabilité de Mark McDowell. C'est lors de ma conversation avec Carl Millard que j'ai appris que le capot avait été enlevé. Pete Dolphin a constaté que la fuite d'huile venait d'un tuyau de retour. Aucune opération d'entretien n'a été faite au niveau du moteur ou de la fuite d'huile, et le panneau du capot a été remis en place.

Pendant notre conversation téléphonique, Carl Millard et le chef-mécanicien du DC-4 m'ont affirmé que la fuite d'huile était mineure, qu'elle ne risquait pas de provoquer un incendie et que le FFQ était en état de navigabilité. Ils ont ajouté que la fuite d'huile ne nuirait pas au bon fonctionnement du moteur. »

En exposant son cas, M. Fukumoto a déclaré : « M. Millard et son chef-mécanicien d'entretien des aéronefs ont consulté le Manuel du mécanicien et de l'inspecteur et n'ont trouvé nulle part que l'enlèvement d'un capot devait être consigné dans le carnet de route. »

Il a ajouté : « L'inspecteur Smith n'a pas immobilisé au sol l'aéronef en question à Halifax. Par conséquent, j'ai jugé que le certificat de navigabilité était valide. Ils auraient dû l'interdire de voler s'ils pensaient qu'il n'était pas en état de navigabilité. La réglementation de Transports Canada ne devrait pas mettre en cause un pilote, mais plutôt s'adresser à son supérieur direct. Les pilotes subissent des pressions pour effectuer leurs vols jusqu'au bout. J'ai vu des pilotes être congédiés pour ne pas avoir effectué un vol jusqu'au bout. »

M. Fukumoto a également mentionné que Transports Canada était au courant des procédures d'exploitation courantes de Millardair concernant les inscriptions dans le carnet de route, et il a par conséquent supposé qu'elles étaient acceptées, ou du moins tolérées.

Les conclusion du Tribunal :

1. Mark McDowell était le pilote commandant de bord responsable, lorsque le capot a été enlevé et c'est avec lui qu'en a discuté l'inspecteur Smith;
2. Le capitaine McDowell avait le devoir de consigner une inscription dans le carnet de route, le cas échéant;
3. L'inspecteur Smith avait la responsabilité de surveiller de près la situation. Il est parti de l'hypothèse et il a été d'avis que l'enlèvement d'un capot représentait une opération d'entretien et annulait par là la validité du certificat de navigabilité. Transports Canada n'a pas pu me dire où se trouve ce règlement. Aucune preuve n'a été déposée;
4. C'est le mécanicien d'entretien des aéronefs, Pete Dolphin, qui était responsable d'aviser le pilote suivant - M. Fukumoto - au cas où le problème exigeait d'être réparé et où l'aéronef n'était pas en état de Navigabilité;
5. M. Fukumoto n'avait ni la responsabilité, ni l'expertise, ni la possibilité de faire le travail de l'inspecteur Smith, du mécanicien d'entretien des aéronefs, du pilote commandant de bord l'ayant précédé ou encore de M. Millard;
6. L'inspecteur Smith est le seul à avoir émis l'opinion que le certificat de navigabilité n'est pas valide. Il n'a rien fait pour vérifier la validité de ce document, dans la mesure où il a supposé qu'il était automatiquement invalide, puisqu'il s'agissait selon lui d'un « opération d'entretien »;
7. Aucune des autres personnes concernées, pas même M. Millard, n'a émis l'une de ces hypothèses et, lorsque M. Fukumoto a piloté l'aéronef jusqu'à Hamilton, il était persuadé que tout était en ordre, M. Millard et le mécanicien d'entretien l'ayant rassuré. On ne peut donc pas le tenir coupable d'avoir piloté un aéronef dont le certificat de navigabilité n'était pas valide;
8. Quant à la deuxième infraction alléguée, à savoir le fait de ne pas avoir porté d'inscription dans le carnet de route sur le moment, il semble que M. Fukumoto a suivi les procédures normales de Millardair, procédures qui sont présumément sanctionnées par Transports Canada, ou du moins sont appliquées depuis des années, ce que n'ignorent pas les inspecteurs de Transports Canada. M. Fukumoto ne peut pas être tenu responsable de ces procédures. On peut imaginer le chaos qui se produirait si les pilotes ne suivaient pas les procédures de leur compagnie.

Si Transports Canada conteste les procédures de Millardair concernant les inscriptions dans le carnet de route, il devrait mener une enquête sur cette situation. Il constaterait que les règlements prescrits dans les ordonnances sur la navigation aérienne sont respectés. Il ne sert à rien d'avoir des règlements si on ne les fait pas respecter et il est absurde de suspendre la licence d'un pilote qui ne fait que suivre les politiques de sa compagnie.

Les témoignages de M. Fukumoto soulèvent une autre question inquiétante qui pourrait justifier une enquête. Il a en effet déclaré : « Les pilotes de Millardair subissent des pressions pour effectuer leurs vols jusqu'au bout et j'ai vu des pilotes être congédiés pour avoir refusé d'effectuer un vol jusqu'au bout. » Cela peut constituer une menace pour la sécurité aérienne. Le pilote

commandant de bord n'est rien d'autre que ce que son titre implique, il est responsable de la sécurité de son vol et ne devrait pas subir des pressions pour effectuer un vol lorsqu'il est légitimement inquiet.

On ne devrait pas non plus s'attendre à ce qu'il assume les responsabilités de l'inspecteur de Transports Canada ou du mécanicien d'entretien des aéronefs. Les procédures de vol et les règlements aériens devraient être clairement définis par Transports Canada, respectés par les compagnies dans leurs opérations courantes, surveillés de près et mis en application par les inspecteurs de Transports Canada et enfin suivis par les pilotes.

Cela est indispensable pour la sécurité de tous, et lorsque des problèmes surgissent, les procédures appropriées devraient être soigneusement mises en oeuvre. Les impressions et les hypothèses devraient toujours être vérifiées. Dans cette affaire, nous avons vu ce qui pouvait se passer lorsque les personnes concernées n'ont pas les mêmes perceptions et ne formulent pas les mêmes hypothèses.