

TRIBUNAL D'APPEL DES TRANSPORTS DU CANADA

ENTRE :

Philippe Olivier Doucet, requérant(e)

- et -

Ministre des Transports, intimé(e)

LÉGISLATION:

Loi sur l'aéronautique, L.R.C. 1985, c. A-2, art. 7.1(1) b)

Pilote qui n'est pas aux commandes (PNF), Contrôle compétence pilote (CCP)

Décision à la suite d'une révision
Jean-Marc Fortier

Décision : le 7 juin 2007

Référence : *Doucet c. Canada (Ministre des Transports)*, 2007 TATCF 14 (révision)

Affaire entendue à Montréal (Québec) le 8 mars 2007

Arrêt : La décision du ministre de suspendre le contrôle de la compétence du premier officier Philippe Olivier Doucet est maintenue.

I. HISTORIQUE

[1] Le 24 octobre 2006, Philippe Olivier Doucet, premier officier pour le compte d'Air Canada Jazz, subissait un contrôle de la compétence du pilote (CCP) pour le CL-65 (RJ) sur un simulateur. La performance a été jugée comme un échec et le ministre des Transports a émis, le 2 novembre 2006, un avis de suspension du CCP du premier officier Doucet. Celui-ci demande une révision de cette décision.

II. FAITS

[2] Le CCP sur simulateur a été effectué en vertu d'un scénario préétabli (pièce M-2) par le pilote vérificateur agréé de transporteurs aériens, Thomas Edward Matiushyk (PVATA), dûment autorisé par le ministre des Transports. Le PVATA a attribué une cote d'échec au CCP du premier officier Doucet, comme l'indique son rapport du 24 octobre 2006 déposé par le ministre des Transports (pièce M-1).

[3] L'incident reproché au pilote Doucet a eu lieu au cours de l'exécution d'une procédure d'urgence concernant le déverrouillage en vol d'un inverseur de poussée, comme le prévoyait le scénario préétabli. La procédure qui doit être suivie pour répondre à cette urgence est décrite au manuel de référence de l'appareil CL-65 (RJ) (*Quick Reference Handbook*) et dont deux extraits ont été déposés (pièces M-3 et M-4).

[4] Cette procédure prévoit que le pilote qui n'est pas aux commandes (PNF) doit tout d'abord identifier l'inverseur de poussée qui s'est déverrouillé et procéder à sa fermeture. Par la suite, le pilote doit suivre la procédure nécessaire pour fermer le moteur en vol.

[5] Alors qu'il agissait à titre de PNF dans le cadre de l'exécution d'une procédure d'urgence concernant le déverrouillage de l'inverseur de poussée droit, le premier officier Doucet a procédé à la fermeture de la commande de poussée du moteur droit, ce qui a entraîné la fermeture du moteur droit, au lieu d'annuler l'inverseur de poussée du même moteur, qui s'était déverrouillé.

[6] Selon le PVATA, le pilote Doucet ne s'est pas aperçu qu'il avait fermé la commande de poussée du moteur droit entraînant ainsi la fermeture du moteur avant d'annuler l'inverseur de poussée du même moteur, qui s'était déverrouillé. Ceci est contraire à la procédure décrite au manuel de référence de l'appareil CL-65 (RJ) d'Air Canada Jazz et intitulée « EMER 1-10 -- L (R) REV UNLOCKED Msg » (pièce M-3).

[7] Le PVATA a par la suite arrêté l'examen du CCP sur simulateur lorsqu'il a constaté que le premier officier Doucet n'avait pas réalisé son erreur qui a été d'inverser l'ordre dans lequel les procédures pour remédier à la situation d'urgence doivent être suivies en causant la fermeture en vol du moteur droit avant celle de l'inverseur de poussée droit qui s'était déverrouillé.

III. PREUVE DU MINISTRE DES TRANSPORTS

[8] La preuve du ministre des Transports est fondée sur le témoignage du PVATA. Ce dernier a expliqué que le 24 octobre 2006, il s'est présenté au centre d'entraînement sur simulateur à Montréal pour vérifier le contrôle de la compétence de l'équipage constitué de Daniel Dénomme à titre de commandant de bord et de M. Doucet comme premier officier.

[9] Le PVATA a expliqué avoir agi à titre de remplaçant pour le pilote vérificateur francophone qui devait initialement faire subir le CCP à l'équipage. Le PVATA qui a procédé au CCP de l'équipage ne parle pas le français.

[10] Le PVATA a expliqué à l'équipage le but du CCP et a suivi les directives du *Manuel du pilote vérificateur agréé* (8^e édition, Transports Canada) (pièce M-7). Il a décrit l'objectif du test qu'il allait faire passer à l'équipage.

[11] Lors de son témoignage, le PVATA a précisé qu'il avait créé une atmosphère plutôt détendue dans la cabine du simulateur pour s'assurer que l'équipage soit à son aise. Il a confirmé avoir suivi les procédures de vérification préalable prévues au *Manuel du pilote vérificateur agréé* (pièce M-7).

[12] Le CCP de l'équipage s'est par la suite déroulé conformément au scénario préétabli (pièce M-2) élaboré par le PVATA. L'équipage a effectué des décollages ainsi que des atterrissages aux instruments de catégorie 2 et d'autres exercices en vol, comme le prévoyait le scénario préétabli. Le PVATA s'est dit satisfait de la performance de l'équipage durant la première partie du CCP.

[13] L'incident reproché au pilote Doucet s'est produit lors de la simulation d'une urgence causée par le déverrouillage en vol de l'inverseur de poussée du moteur droit et des mesures que le PNF doit suivre pour gérer cette urgence, selon le manuel de référence d'Air Canada Jazz (pièce M-3).

[14] Le PVATA a déclaré que lorsque le témoin indicateur annonce le déverrouillage en vol d'un inverseur de poussée, la procédure « EMER 1-10 -- L (R) REV UNLOCKED Msg » prescrite au manuel de référence d'Air Canada Jazz (pièce M-3) doit être suivie de façon rigoureuse par l'équipage. C'est la responsabilité du PNF de s'assurer que les étapes sont complétées dans l'ordre indiqué au manuel de référence.

[15] L'incident est survenu lorsque le premier officier Doucet, alors qu'il agissait à titre de PNF, a omis de suivre la procédure décrite au manuel de référence d'Air Canada Jazz, selon laquelle il faut tout d'abord procéder à la fermeture en vol de l'inverseur de poussée qui n'est plus verrouillé avant de procéder à la fermeture en vol du moteur. Selon le PVATA, le premier officier Doucet a commis son erreur en fermant la commande de poussée du moteur droit, ce qui a entraîné la fermeture en vol du même moteur, au lieu de procéder à la fermeture de l'inverseur de poussée droit qui n'était plus verrouillé, selon le scénario préétabli.

[16] Le CCP s'est continué et l'équipage a entamé la procédure indiquée pour la fermeture d'un moteur en vol conformément au manuel de référence d'Air Canada Jazz (pièce M-4), qui est la procédure usuelle suite à la fermeture de l'inverseur de poussée. Le PVATA a alors mis fin au CCP et a expliqué à l'équipage que le PNF ne s'était pas aperçu qu'il avait inversé l'ordre dans lequel les procédures décrites au manuel de référence devaient être suivies en procédant à la fermeture du moteur droit avant de fermer l'inverseur de poussée du même moteur, qui s'était déverrouillé. La liste de vérification (*checklist*) décrite au manuel de référence (pièce M-3) ne prévoit pas alors la fermeture du moteur pour répondre à l'urgence découlant d'un déverrouillage en vol de l'inverseur de poussée.

[17] Dans son témoignage, le PVATA a mentionné qu'il avait accordé une évaluation inférieure (1) à la note standard de base (2) après avoir constaté que le PNF avait démontré des écarts qui avaient eu une influence négative sur l'ensemble de l'exécution de la procédure d'urgence, écarts qui n'ont été ni perçus ni corrigés ou l'ont été avec beaucoup trop de retard, comme le prévoit l'article 10.3.5(b)(i) du *Manuel du pilote vérificateur agréé* (pièce M-7).

[18] En outre, le PVATA a constaté qu'en inversant l'ordre dans lequel les procédures prévues à la liste de vérification devaient être suivies, le PNF avait démontré un niveau inacceptable de maîtrise ou de connaissances en ne distinguant pas entre l'inverseur de poussée et la commande de poussée du moteur (article 10.3.5(b)(iii) du *Manuel du pilote vérificateur agréé* (pièce M-7)).

[19] Le PVATA a déclaré dans son témoignage qu'en cas de situation d'urgence, les fautes reliées à la perte de conscience de la situation pendant le passage en revue de la liste de vérification ou de l'exécution des procédures, comme ce fut le cas pour le PNF, ont eu une incidence sur l'évaluation de la séquence et justifient la note (1) qui est inférieure au standard.

IV. PREUVE DU PREMIER OFFICIER DOUCET

[20] Dans son témoignage, le premier officier Doucet a reconnu son erreur d'avoir inversé l'ordre dans lequel devaient être suivies les procédures pour remédier à la situation d'urgence, telles qu'elles sont décrites au manuel de référence d'Air Canada Jazz, mais prétend qu'il savait ce qu'il faisait en procédant à la fermeture du moteur droit. Selon lui, cette erreur n'a eu aucun impact sur la sécurité du vol et ne méritait pas l'échec que lui a donné le PVATA puisque ce n'était pas une erreur grave.

[21] Il met donc en doute la décision du PVATA et s'interroge sur le fait que le commandant de bord Dénommé n'a pas, lui aussi, subi un échec à son CCP.

[22] Le témoin Doucet a déposé, au soutien de son témoignage, deux documents. Le premier est un extrait de deux pages, selon lui, du manuel d'entraînement des spécialistes de l'entretien chez Canadair traitant du CL-65 (RJ) (pièce R-1). Le deuxième est une lettre signée par le commandant Dénommé (pièce R-2) et se lit ainsi :

À qui de droit,
Moi, commandant Daniel Dénommé, certifie que M. Olivier Doucet et moi-même avons confirmé le (thrust lever) ensemble avant l'arrêt du moteur lors de notre test PPC du 24 octobre 2006.

[23] Selon le témoignage de M. Doucet, l'extrait du manuel d'entretien de Canadair (pièce R-1) démontre qu'en poussant sur le témoin d'inverseur de poussée déverrouillé, un courant électrique est transmis à l'inverseur de poussée en question, dont l'intensité est suffisamment grande pour le verrouiller de nouveau.

[24] M. Doucet prétend également que la lettre signée par M. Dénommé indique bel et bien que les deux pilotes ont confirmé avoir vérifié l'état du levier de commande de poussée du moteur droit avant l'arrêt de ce moteur au moment du test le 24 octobre 2006.

[25] Au soutien de sa position, M. Doucet s'en remet également à l'article 10.3.5 du *Manuel du pilote vérificateur agréé* (pièce M-7) qui, selon lui, ne vise que les erreurs majeures ou excessives qui sont inacceptables et qui compromettent la sécurité du vol (articles 10.3.5(b)(i) et 10.3.5(b)(vi)).

[26] M. Doucet s'en remet également à l'article 10.4.7 du *Manuel du pilote vérificateur agréé* (pièce M-7) pour argumenter que la sécurité du vol n'a pas été compromise, car il a respecté les procédures publiées ainsi que les limites et n'a commis aucune erreur pouvant entraîner des conséquences graves sur la sécurité du vol.

V. EXAMEN ET ÉVALUATION DE LA PREUVE

[27] Au cours de son témoignage, le PVATA a très bien expliqué le déroulement du test sur simulateur et la procédure que devait suivre l'équipage pour répondre aux situations d'urgence au fur et à mesure qu'elles survenaient.

[28] Au moment où l'équipage devait répondre à l'urgence découlant du déverrouillage d'un inverseur de poussée en vol, le PVATA a expliqué clairement la procédure décrite au manuel de référence d'Air Canada Jazz (pièce M-3) ainsi que les responsabilités qui incombent au commandant de bord, qui doit maintenir l'avion en vol, et au PNF, qui doit procéder à la vérification de la liste d'urgence et la suivre rigoureusement.

[29] Au moment de l'incident, le PVATA a confirmé que le premier officier Doucet avait suivi la liste de vérification pour répondre à l'urgence découlant du déverrouillage en vol d'un inverseur de poussée. Toutefois, il a constaté que le premier officier Doucet avait inversé l'ordre dans lequel devaient être suivies les procédures en procédant tout d'abord à la fermeture en vol de la commande de poussée du moteur droit, ce qui a entraîné la fermeture du même moteur, plutôt que de fermer l'inverseur de poussée déverrouillé.

[30] Selon le PVATA, cet incident était majeur et justifiait la cote d'échec. La procédure décrite à la liste de vérification n'a pas été suivie correctement, comme le prévoit le manuel de référence d'Air Canada Jazz (pièces M-3 et M-4), et les tâches du PNF énoncées dans ce même manuel n'ont pas été respectées de façon satisfaisante, comme le prévoit l'article 10.54.1 du *Manuel du pilote vérificateur agréé* (pièce M-7).

[31] Pour sa part, le premier officier Doucet a reconnu dans son témoignage qu'au moment d'un test en vol, il avait droit à l'erreur, mais il a ajouté que, d'après lui, l'erreur qu'il avait commise n'entraînait pas nécessairement un échec.

[32] Selon ses arguments, l'erreur résulte de sa vision globale du test, il s'agit d'une erreur mineure qui n'a pas mis en péril la sécurité de l'appareil. Il prétend que le fait de ne pas avoir désactivé l'inverseur de poussée qui n'était plus verrouillé n'a eu aucun impact sur ses qualités de pilotage (*airmanship*).

[33] Il prétend qu'il méritait au moins une note standard de base (2) parce qu'il savait ce qu'il faisait en fermant le moteur droit et qu'il possède de bonnes connaissances de l'avion en question. En outre, il prétend que la sécurité du vol n'était pas compromise.

[34] Le Tribunal a évalué le témoignage du PVATA ainsi que celui de M. Doucet. Ces deux témoins ont témoigné de façon crédible et ont démontré beaucoup de professionnalisme en expliquant les événements qui se sont produits au moment du CCP le 24 octobre 2006. Le

Tribunal n'a aucun doute que les deux témoins possèdent des connaissances approfondies des procédures en vol concernant l'appareil CL-65 (RJ) et que le déroulement du scénario choisi par le PVATA a été satisfaisant jusqu'à ce que l'incident concernant l'inverseur de poussée ne survienne.

[35] Le Tribunal retient que c'est la responsabilité du PNF, dans cette situation d'urgence, de gérer la liste de vérification et de s'assurer que toutes les procédures qui y sont indiquées sont respectées rigoureusement. Il doit en outre communiquer à son commandant de bord de façon claire pour assurer le suivi de chacune des actions nécessaires pour répondre à l'urgence et respecter l'ordre dans lequel chaque élément doit être traité, comme le prévoit le manuel de référence de la compagnie Air Canada Jazz (pièces M-3 et M-4).

[36] Le Tribunal est d'avis que le premier officier Doucet ne peut utiliser l'argument selon lequel l'erreur qu'il reconnaît avoir commise n'a pas eu d'impact majeur sur la sécurité du vol pour se disculper de ne pas avoir suivi les procédures d'urgence indiquées au manuel de référence de la compagnie.

[37] Le Tribunal est également d'avis que l'extrait du manuel d'entraînement des spécialistes de l'entretien chez Canadair (pièce R-1), lequel décrit le fonctionnement des circuits électriques reliés au déverrouillage de l'inverseur de poussée et la méthode suivie pour procéder de nouveau au verrouillage de l'inverseur de poussée, ne peut servir de fondement pour justifier son erreur. En effet, ce document est utilisé uniquement pour expliquer le fonctionnement des mécanismes de circuits électriques nécessaire pour l'entretien de l'appareil CL-65 (RJ).

[38] En outre, ce document (pièce R-1) ne peut avoir priorité sur le manuel de référence d'Air Canada Jazz dont les extraits (pièces M-3 et M-4) décrivent les procédures que doit suivre l'équipage en cas de situation d'urgence découlant du déverrouillage en vol d'un inverseur de poussée.

[39] Quant à la lettre signée par M. Dénommé (pièce R-2), le Tribunal ne peut y accorder toute la crédibilité voulue puisque le signataire, soit le commandant Dénommé qui était présent lors du CCP du 24 octobre 2006, ne s'est pas présenté devant le Tribunal pour justifier sa déclaration et expliquer au Tribunal le contexte du déroulement du CCP de l'équipage.

VI. COMMENTAIRES ADDITIONNELS

[40] Le Tribunal a également pris note de certains commentaires de M. Doucet portant sur le fait que l'équipage n'avait pas eu droit au service d'un PVATA qui pouvait s'exprimer en français. Le Tribunal a établi que cet argument ne peut être retenu puisque l'équipage avait le choix de reporter son CCP à une autre date s'il avait insisté pour que ce CCP soit effectué par un PVATA qui connaissait le français et l'anglais.

[41] Le Tribunal constate de plus que la présence d'un PVATA parlant le français et l'anglais n'aurait eu aucun impact sur le déroulement du CCP ni sur la façon dont les procédures devaient être suivies par l'équipage et, en particulier, par M. Doucet à titre de PNF.

[42] En outre, M. Doucet a également soulevé que le rapport du CCP du 24 octobre 2006 (pièce M-1) ne contenait aucune évaluation à son égard relativement à certains des autres éléments qui y sont énoncés et qui le concernent. En effet, le rapport indique uniquement la note d'échec (1) au point 21 « *PNF Duties* » ainsi que le commentaire du PVATA concernant l'incident reproché à M. Doucet sous la rubrique « *Comments - General Assessment* ».

[43] À cet égard, le Tribunal est d'avis que tout rapport de CCP concernant soit le commandant de bord ou le premier officier, que ce dernier soit le PF ou le PNF, doit être soigneusement complété par le PVATA pour qu'il puisse refléter une évaluation complète et objective des qualifications du pilote concerné. À cet égard, le ministre des Transports a également la responsabilité de s'assurer que tout rapport de CCP qui est incomplet (comme ce fut le cas pour le rapport déposé en l'espèce et reconnu comme étant incomplet par le PVATA dans son témoignage) soit vérifié et complété correctement en indiquant de façon adéquate tous les éléments de l'évaluation qui ont fait l'objet du CCP et en y inscrivant la note appropriée selon l'évaluation du PVATA.

VII. DÉCISION

[44] Pour les motifs énoncés ci-dessus, je confirme la décision du ministre de suspendre le CCP du premier officier Philippe Olivier Doucet.

Le 7 juin 2007

M^e Jean-Marc Fortier
Conseiller