

Référence : *Jean Guilbault c. Canada (Ministre des Transports)*, 2017 TATCF 19 (révision)

Date : 2017-06-07

N° du dossier : H-4275-68

N° du MdT : 5802-424879

RELATIVEMENT à l'audience en révision demandée par Jean Guilbault, en ce qui a trait au refus du ministre des Transports de délivrer un document d'aviation canadien en vertu de l'alinéa 6.71(1)b) de la *Loi sur l'aéronautique*, L.R.C. (1985), ch. A-2.

ENTRE :

JEAN GUILBAULT, requérant

et

MINISTRE DES TRANSPORTS, intimé

[Traduction française officielle]

Conseiller du Tribunal : Franco Pietracupa

Affaire entendue à : Mississauga (Ontario), le 29 mars 2017

Pour le requérant : Jean Guilbault (se représentant lui-même)

Pour l'intimé : Shahana Khan

DÉCISION ET MOTIFS À LA SUITE D'UNE RÉVISION

Arrêt : Le ministre des Transports a prouvé, selon la prépondérance des probabilités, que le requérant n'a pas été en mesure de satisfaire aux normes de délivrance d'un contrôle de compétence pilote. La décision du ministre est maintenue.

I. HISTORIQUE

[1] Le ministre des Transports (ministre) a délivré un avis de refus de délivrer ou de modifier un document d'aviation canadien (avis) au requérant, M. Jean Guilbault, le 29 août 2016, en vertu de l'alinéa 6.71(1)b) de la *Loi sur l'aéronautique*, L.R.C. (1985), ch. A-2 (*Loi*).

[2] L'annexe A de l'avis indique que les qualifications ou les conditions requises pour la délivrance du document n'ont pas été respectés pour les motifs suivants :

Lors du test en vol survenu le 26 août 2016, vous avez démontré que vous ne satisfaisiez pas à la norme requise pour réussir un contrôle de compétence pilote (CCP). En vertu de la publication TP 14727 de Transports Canada, votre CCP est donc considéré comme un « échec » pour le motif suivant : « Aptitudes et connaissances techniques correspondant à un niveau inacceptable de compétence technique ou de profondeur des connaissances », comme il est décrit dans le rapport du test en vol ci-joint.

II. LOIS, RÈGLEMENTS ET POLITIQUES

[3] Le motif du refus de délivrer le document d'aviation se fonde sur l'alinéa 6.71(1)b) de la *Loi*, lequel dispose que :

6.71 (1) Le ministre peut refuser de délivrer ou de modifier un document d'aviation canadien pour l'un des motifs suivants :

[...]

b) le demandeur ou l'aéronef, l'aérodrome, l'aéroport ou autre installation que vise la demande ne répond pas aux conditions de délivrance ou de modification du document;

[4] L'alinéa 705.106(1)c) du *Règlement de l'aviation canadien* (DORS/96-433) est libellé comme suit :

705.106 (1) Sous réserve du paragraphe (3), il est interdit à l'exploitant aérien de permettre à une personne d'agir en qualité de commandant de bord, de commandant en second ou de pilote de relève en croisière d'un aéronef et à toute personne d'agir en cette qualité, à moins qu'elle ne satisfasse aux exigences suivantes

[...]

c) avoir subi avec succès, conformément aux *Normes de service aérien commercial*, un contrôle de la compétence du pilote pour ce type d'aéronef, dont la période de validité n'est pas expirée; [...]

[5] La première édition (novembre 2007) du *Guide de test en vol – Vérifications de compétence pilote et qualification de type d'aéronef – (avions)*, TP 14727 (*Guide de test en vol*) de Transports Canada prévoit les lignes directrices suivantes :

LE CCP

Un CCP permet au candidat de démontrer ses connaissances et ses aptitudes dans les domaines suivants :

1. l'avion, ses systèmes et ses composants;
2. le contrôle de la vitesse aérodynamique, du cap, de l'altitude, de l'assiette et de la configuration de l'avion, conformément aux procédures et aux limites établies en situation normale, anormale et d'urgence dans l'AOM (le cas échéant), le manuel de vol de l'avion, le COM de l'exploitant aérien, les SOP de l'exploitant aérien, la liste de vérifications, et de toute autre information qui se rapporte au type d'avion;
3. les procédures de départ, en route, d'arrivée aux instruments (le cas échéant);
4. le respect des procédures approuvées.

[...]

REPRISE PARTIELLE DU TEST

Sauf dans une situation qui va entraîner un écrasement du simulateur ou, dans le cas d'un CCP effectué en vol, dans une situation qui, si rien n'est fait, risque d'aboutir à une perte de maîtrise de

l'aéronef, le PVA peut autoriser un candidat à reprendre un élément auquel il a échoué, à condition qu'aucune autre séquence du CCP n'ait reçu une note de « (2) » ou « (1) ». [...]

ÉCHEC À UN CCP

Si un PVA attribue une note de « (1) » à au moins une séquence ou un élément, la vérification en vol sera évaluée dans son ensemble comme un « échec ».

[...]

4-ÉCHELLE DE NOTATION À QUATRE NIVEAUX

Quiconque utilise l'échelle de notation à quatre niveaux doit accorder la note qui correspond à l'élément le plus faible applicable au rendement du candidat. Les remarques étayant l'attribution des notes 1 ou 2 doivent être reliées à une question de sécurité, une norme de qualification (critères de rendement) ou encore à une technique ou à une procédure approuvée.

4	Supérieur à la note standard	L'exécution est de meilleure qualité que celle exigée par la norme de qualification et la gestion de vol est excellente.	<ul style="list-style-type: none"> • L'exécution est idéale compte tenu de la situation. • Le pilotage de l'aéronef est souple et précis (autrement dit, bien à l'intérieur des limites). • Les aptitudes et les connaissances techniques dépassent (autrement dit, respectent constamment) le niveau de compétence requis. • Le comportement prouve une conscience continue et très précise de la situation. • La gestion du vol est excellente. • La sécurité du vol est assurée et les risques sont très bien atténués.
3	Note standard	L'exécution comprend quelques écarts mineurs par rapport à la norme de qualification mais reste dans les limites prescrites.	<ul style="list-style-type: none"> • L'exécution satisfait aux exigences de la norme de qualification malgré quelques écarts, car ceux-ci n'ont aucune influence négative sur l'ensemble de l'exécution. • Le pilotage de l'aéronef est sûr et reste dans les limites spécifiées. • Les aptitudes et les connaissances techniques respectent le niveau de compétence requis. • Le comportement prouve une conscience continue de la situation. • La gestion du vol est efficace. • La sécurité du vol est maintenue et les risques sont atténués de façon acceptable.
2	Note standard de base	L'exécution inclut des écarts majeurs par rapport à la norme de qualification pouvant comprendre des écarts de courte durée hors des limites prescrites, mais ces écarts sont	<ul style="list-style-type: none"> • L'exécution comprend quelques écarts majeurs par rapport à l'ensemble de l'exécution, mais ces écarts sont perçus et corrigés dans un laps de temps acceptable. • Le pilotage de l'aéronef indique une aptitude limitée et/ou comprend des écarts majeurs par rapport aux limites spécifiées. • Les aptitudes et des connaissances techniques des niveaux limités de compétence technique et/ou de

		perçus et corrigés en temps opportun.	<p>profondeur des connaissances.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le comportement du pilote ou de l'équipage révèle des retards de conscience de la situation, mais ces retards sont identifiés et corrigés. • La gestion du vol est efficace mais légèrement inférieure à la norme. Le cas échéant, certains points ne sont abordés qu'à la demande ou qu'en réponse des autres membres d'équipage. • La sécurité du vol n'est pas compromise, mais les risques ne sont pas très bien atténués.
1	Inférieur à la note standard	L'exécution inclut des écarts inacceptables par rapport à la norme de qualification pouvant comprendre des écarts hors des limites prescrites qui ne sont pas perçus ou corrigés en temps opportun.	<ul style="list-style-type: none"> • L'exécution inclut des écarts qui ont une influence négative sur l'ensemble de l'exécution, qui sont répétés, qui ont trop d'ampleur et qui sont perçus et corrigés avant beaucoup de retard, voire pas du tout, et le but de l'exercice n'est pas atteint. • Le pilotage de l'aéronef est brusque ou comprend des écarts excessifs ou non corrigés par rapport aux limites spécifiées. • Les aptitudes et les connaissances techniques révèlent des niveaux inacceptables de compétence technique et/ou de profondeur des connaissances. • Le comportement du pilote ou de l'équipage révèle des retards de conscience de la situation qui ne sont pas identifiés ni corrigés. • La gestion du vol est inefficace, à moins que les points pertinents ne soient systématiquement abordés à la demande ou en réponse des autres membres d'équipage. • La sécurité du vol est compromise, et les risques sont atténués de façon inacceptable.

[...]

1. CONNAISSANCES TECHNIQUES

But

Déterminer si le candidat peut démontrer une connaissance pratique d'une sélection de systèmes, de composants, de procédures en situation normale, anormale et d'urgence et s'il peut faire fonctionner les systèmes de l'aéronef conformément au POH/AFM.

[...]

17. REMISE DES GAZ (GOA)

But

Déterminer l'aptitude du candidat à effectuer avec succès une approche interrompue.

Description

Après une approche aux instruments, le candidat doit effectuer une approche interrompue à un moment ou à un autre entre l'interception de l'approche finale et l'atterrissage sur la piste. Sauf si

l'ATC apporte des modifications, le candidat doit suivre le profil de l'approche interrompue publiée.

De plus, le candidat doit faire, le cas échéant, une démonstration de la bonne façon de programmer et d'utiliser les systèmes de gestion de vol.

[...]

25-28. SITUATIONS ANORMALES OU D'URGENCE

But

Déterminer l'aptitude du candidat à effectuer les vérifications et les procédures recommandées, conformément au POH, à l'AFM ou à toute autre publication pertinente, en cas de mauvais fonctionnement d'un système ou d'une autre situation d'urgence.

Description

Les mauvais fonctionnements de systèmes consistent en un choix judicieux permettant de déterminer si le candidat a une bonne connaissance des problèmes de fonctionnement et est capable de les régler en toute sécurité. Le candidat sera tenu de démontrer l'utilisation d'autant de procédures simulées en situation anormale et d'urgence qu'il le faudra pour confirmer qu'il possède des connaissances et des aptitudes suffisantes pour effectuer ces procédures.

Critères de rendement

Baser l'évaluation du candidat dans les domaines suivants :

- a. démontrer une connaissance suffisante des procédures d'urgence appropriées de l'AFM approuvé (tel que peut l'établir le PVA) se rapportant au type d'avion en particulier;
- b. identifier rapidement les mauvais fonctionnements;
- c. effectuer rapidement les bonnes vérifications et les bonnes procédures conformément au POH/AFM ou à toute autre publication approuvée;
- d. envisager et mettre en application toute restriction ou limite au fonctionnement d'un ou de plusieurs systèmes et suivre les procédures permettant de poursuivre le vol;
- e. démontrer des connaissances et de la discipline en matière d'utilisation des listes de vérifications et du dispositif d'alerte électroniques, le cas échéant;
- f. élaborer un plan d'action raisonnable pour le reste du vol.

III. PREUVE

A. Ministre

(1) Tom Kuilder

[6] Tom Kuilder est un inspecteur des opérations aériennes nationales pour Transports Canada. Ses responsabilités et ses fonctions comprennent entre autres la surveillance et la délivrance des délégations de pouvoirs des pilotes vérificateurs agréés (PVA) travaillant chez les exploitants aériens commerciaux du Canada. M. Kuilder a affirmé être familier avec la procédure du vol de vérification qui s'est soldé par un échec le 26 août 2016.

[7] Il a déposé la pièce M-1 en preuve : la 9^e édition (novembre 2007) du *Manuel du pilote vérificateur agréé*, TP 6533E (*Manuel du PVA*) publié par Transports Canada. Ce document renferme les lignes directrices que les PVA sont tenus de suivre dans le cadre de l'exercice de leur fonction à titre de pilotes vérificateurs. Il énonce en outre les critères entourant le déroulement du vol de vérification, l'objectif de la vérification (y compris la façon d'évaluer le candidat) et l'échelle de notation à utiliser.

[8] M. Kuilder a expliqué que M. Jason Verhaeghe était un PVA qualifié en vertu du programme de Transports Canada (pièce M-2) et qu'il avait reçu l'autorisation de réaliser le vol de vérification de M. Guilbault. Il a également affirmé que le requérant avait reçu un avis de refus (pièce M-3) le 29 août 2016 pour ne pas avoir satisfait aux normes requises du CCP à bord d'un appareil DH8.

[9] Il a en outre expliqué que le refus de délivrer le document d'aviation avait découlé du fait que les aptitudes et connaissances techniques du requérant correspondaient à un niveau inacceptable de compétence et de profondeur des connaissances, de sorte qu'il a obtenu une note de « 1 » à l'item 17 du test en vol. Dans le rapport du test en vol (pièce M-4), le pilote vérificateur a mentionné les compétences et les connaissances évaluées chez M. Guilbault lors du vol de vérification, soit pour une promotion au titre de commandant de bord, et pour pilotage en équipage multiple.

[10] M. Kuilder a déclaré que le *Guide de test en vol* TP 14727 (pièce M-5) énonce les normes de rendement à évaluer lors du test. Si la note de « 1 » correspondant à un échec est accordée, le pilote vérificateur doit fournir une explication dans la section des remarques du rapport du test en vol. Le témoin a poursuivi son explication en précisant que les rapports de test en vol contenant un échec sont transmis à son bureau qui veille à ce que les échecs soient correctement justifiés dans le formulaire. Dans le cas du test en vol de M. Guilbault qui a eu lieu le 26 août 2016, l'échec a été correctement documenté.

[11] Quant à savoir ce qui constitue un échec lors d'un test en vol, M. Kuilder a indiqué qu'il peut s'agir d'une infraction aux règlements, d'un dépassement des limites de l'avion ou d'un manquement aux procédures d'utilisation normalisées (SOP) ou aux critères de rendement.

[12] Lorsqu'un candidat ne réussit pas un item, le pilote vérificateur peut, à sa discrétion, procéder à une reprise partielle du test. Or, cette option, qui n'est pas possible si tout autre item a été noté « 1 » ou « 2 », ne peut être utilisée que lorsque la situation le justifie. À cet égard, M. Kuilder a précisé que la reprise partielle peut s'avérer pertinente lorsqu'un pilote fait preuve d'un bon rendement, mais qu'une erreur peu susceptible de se produire lors d'un vol de ligne survient. Si toutes les conditions sont respectées et que le temps le permet, le pilote vérificateur peut, à sa discrétion, décider de reprendre l'item échoué à la fin du vol de vérification; si le candidat réussit la reprise partielle, il obtient alors la note de « 2 ».

[13] M. Kuilder a affirmé qu'il est normal que Transports Canada communique avec le pilote vérificateur lorsqu'un candidat se prévaut de son droit de porter son cas en appel auprès du Tribunal d'appel des transports du Canada. En l'espèce, la demande a été transmise par courriel (pièce M-6), lequel contient des précisions au sujet de l'échec.

[14] M. Kuilder a expliqué que le manuel d'utilisation de l'aéronef de WestJet Encore contient des exigences particulières que l'équipage doit respecter pour les approches de catégorie II. En raison de conditions météorologiques défavorables, les procédures d'utilisation exigent d'interrompre l'approche en cas d'anomalie à bord.

[15] Lors du vol de vérification en question, lorsque l'anomalie est survenue en courte finale, le requérant a choisi de poursuivre l'approche, ce qui contrevient à la politique en vigueur.

L'équipage devait respecter tous les critères de qualification au cours du vol de vérification, y compris les procédures élaborées et employées par le transporteur aérien.

[16] Enfin, M. Kuilder a affirmé qu'il était possible d'effectuer le test en vol dans un simulateur de vol approuvé. Le cas échéant, le pilote vérificateur doit utiliser le scénario de test en vol approuvé par Transports Canada qui comprend les items obligatoires à évaluer.

(2) Contre-interrogatoire de M. Kuilder

[17] M. Kuilder s'est vu demander s'il avait participé à l'élaboration du *Manuel du PVA*. Il a répondu que ce n'était pas le cas. On lui a aussi demandé si un PVA pouvait effectuer des vols de vérification pour le compte d'entreprises autres que celle pour laquelle il travaille. Le témoin a déclaré que cela serait possible, mais qu'il faudrait alors obtenir l'autorisation de l'autre transporteur.

[18] Interrogé à savoir si WestJet Encore avait établi des lignes directrices claires sur la procédure de remise des gaz lors d'une approche de catégorie II, M. Kuilder a affirmé que des lignes directrices étaient disponibles.

(3) Réinterrogatoire de M. Kuilder

[19] La question de l'évaluation effectuée dans le cadre de l'item 17 (remise des gaz) a été soulevée. M. Kuilder a expliqué que le formulaire du rapport du test en vol est le formulaire standard utilisé pour tous les contrôles de compétence pilote. Le pilote vérificateur l'utilise pour mieux évaluer le rendement du candidat sous les divers items qui y sont mentionnés. En l'espèce, la procédure d'approche interrompue était intégrée à l'approche de catégorie II et était liée à la capacité de l'équipe de se coordonner et d'appliquer un processus de prise de décisions efficace lors d'une situation anormale; c'est la raison pour laquelle la procédure d'approche interrompue a été évaluée dans le cadre de l'item 17.

(4) Jason Verhaeghe

[20] Jason Verhaeghe est un PVA qui travaille pour la compagnie aérienne WestJet Encore. Il est actuellement pilote en chef adjoint. Il a expliqué qu'il avait été PVA pour diverses autres entreprises et qu'il avait évalué environ 60 vols.

[21] M. Verhaeghe a présenté la pièce M-7, c'est-à-dire le scénario approuvé de la simulation utilisé lors du vol de vérification de M. Guilbault en vue d'une promotion au titre de commandant de bord. Le scénario sert à orienter la simulation de façon appropriée pour s'assurer qu'elle contient les événements et les exercices qui doivent être évalués lors de la vérification en vol. M. Verhaeghe ne s'est écarté du scénario à aucun moment.

[22] Il a expliqué qu'avant d'effectuer un vol de vérification, le PVA s'assure que le scénario utilisé est valide et à jour et que la configuration du simulateur est correcte, et examine l'appareil pour y déceler toute défaillance technique. Le PVA vérifie les dossiers de formation et les licences, informe les membres d'équipage des conditions météorologiques avec lesquelles ils devront composer, leur explique qu'ils doivent respecter les procédures d'utilisation normalisées de l'entreprise en tout temps et les informe qu'il s'attend à une coordination normale entre les

membres d'équipage. Dans ce vol de vérification particulier, M. Guilbault était le pilote qui n'est pas aux commandes pendant la première partie du vol et le pilote aux commandes pour la deuxième partie. Les pilotes n'ont soulevé aucun problème ou préoccupation avant le vol de vérification.

[23] M. Verhaeghe a expliqué que le candidat s'était vu attribuer plusieurs notes de « 2 » : en tant que pilote qui n'est pas aux commandes, rôle qu'il a assumé pendant la première moitié du vol, il a démontré un manque de connaissances techniques lors d'un événement pendant lequel il a activé deux extincteurs à un intervalle de 10 secondes plutôt que de 30 secondes, et ensuite lors d'un déséquilibre excessif de la charge de carburant (selon la section 2.2.6 du manuel d'utilisation de l'aéronef DHC-8-400 de WestJet Encore, pièce M-8), situation qui a été corrigée, mais qui a été suivie par une déviation temporaire de la tolérance de cap lors d'une panne moteur.

[24] M. Verhaeghe a ensuite décrit l'item 17 du rapport du test en vol pour lequel le candidat s'est vu attribuer la note de « 1 », qui est inférieure à la note de passage. Il a déposé en preuve la carte d'approche utilisée pour l'approche de catégorie II utilisant le système d'atterrissage aux instruments sur la piste 08 gauche de l'aéroport international de Vancouver (pièce M-9). Conformément au scénario, un dysfonctionnement du transformateur-redresseur gauche s'est produit à environ 500 pieds d'altitude pendant l'approche; les membres d'équipage devaient y réagir en entamant une procédure d'approche interrompue.

[25] Il a expliqué que l'équipage avait été informé du dysfonctionnement, puisque le voyant principal d'avertissement s'était allumé. Le pilote qui n'est pas aux commandes a essayé d'identifier la défaillance et le pilote aux commandes, M. Guilbault, a choisi de continuer son approche jusqu'à l'altitude minimale, c'est-à-dire à 100 pieds au-dessus de la piste. Étant donné que les conditions météorologiques dans le simulateur avaient été programmées sous les minimums établis pour cette approche, l'équipage ne voyant pas la piste a choisi d'effectuer la procédure d'approche interrompue. Une fois la procédure de remise des gaz achevée, M. Verhaeghe a mis un terme à la simulation et au vol de vérification, puisque la procédure de remise des gaz n'avait pas été effectuée conformément aux procédures établies dans le manuel d'utilisation de l'aéronef.

[26] La section 3.20 du manuel d'utilisation de l'aéronef DHC-8-400 (pièce M-10) indique qu'une procédure de remise des gaz doit être immédiatement effectuée à l'intérieur du repère d'approche finale (FAF), lorsque se produit une défaillance du système ou si le voyant principal d'avertissement s'allume et que cela n'est pas lié à des problèmes préexistants. M. Verhaeghe a déclaré que puisque le vol était soumis à des conditions météorologiques de vol aux instruments et que la défaillance s'était produite à l'intérieur du FAF, l'équipage aurait dû entamer immédiatement une procédure de remise des gaz plutôt que de continuer jusqu'à 100 pieds. Il a expliqué que même si ce dysfonctionnement ne constituait pas une situation d'urgence, les exigences relatives aux procédures de remise des gaz à l'intérieur du FAF permettent à l'équipage d'analyser correctement la situation et de suivre la liste de vérifications appropriée avant d'effectuer une deuxième approche. Il a affirmé qu'il n'était pas envisageable de reprendre cette partie de la vérification.

[27] M. Verhaeghe a déclaré que, comme il était mentionné dans une note de service de l'entreprise à l'intention des PVA datée du 2 mars 2015 (pièce M-11), une reprise partielle du test est une option à laquelle il peut avoir recours à sa discrétion sous certaines conditions. Étant donné que l'équipage s'était déjà vu attribuer une note standard de base de « 2 » dans le cadre d'autres items, cette option n'était plus envisageable.

[28] On a demandé à M. Verhaeghe si la défaillance en question constituait une situation d'urgence. Il a affirmé qu'aucun appel « mayday » n'avait été transmis et que les membres de l'équipage n'avaient eu entre eux aucune discussion relative à une situation d'urgence.

[29] M. Verhaeghe a déclaré que M. Guilbault, lorsqu'on l'a informé de la raison de l'échec de sa vérification en vol, a affirmé que les renseignements qu'il avait reçus dans le cadre de sa formation contredisaient les renseignements que M. Verhaeghe lui fournissait. Le pilote qui n'est pas aux commandes était avare de commentaires. Un rapport a ensuite été envoyé au pilote en chef pour lui expliquer ce qui s'était passé (pièce M-12).

(5) Contre-interrogatoire de M. Verhaeghe

[30] M. Guilbault, lors du contre-interrogatoire du témoin, a soulevé la question de la note standard de base de « 2 » qui avait été attribuée pour plusieurs des items de la vérification en vol. En ce qui concerne l'item 21, M. Verhaeghe a été questionné sur son interprétation d'un extrait du manuel de référence rapide (pièce A-1), en rapport avec les extincteurs vidés. M. Guilbault a cité une définition d'un dictionnaire concernant l'expression « jusqu'à » (pièce A-2) et a posé des questions au témoin sur les limites minimales et maximales de la directive « attendre jusqu'à 30 secondes » avant d'utiliser la deuxième bonbonne. Il a répondu qu'il ne savait pas combien de temps il devait attendre avant de vider la deuxième bonbonne, mais que le manuel de référence rapide indiquait d'attendre 30 secondes.

[31] M. Verhaeghe a été interrogé concernant la note de « 2 » qu'il avait donnée à l'item 22 et qui était liée à un manquement à la compréhension de la situation ayant causé un déséquilibre momentané dans le poids du carburant. M. Guilbault, faisant référence à la pièce A-3 (un autre extrait du manuel de référence rapide), a demandé au témoin s'il se rappelait que le pilote aux commandes et le pilote qui n'est pas aux commandes avaient décidé de transférer le carburant et que le pilote qui n'est pas aux commandes avait accompli cette tâche. Il a répondu qu'il s'en rappelait; il se rappelait également que le pilote qui n'est pas aux commandes avait affiché la page sur le carburant et qu'il avait mis le minuteur en marche. M. Guilbault lui a alors demandé pourquoi il avait reçu une note de « 2 » pour cet item alors qu'il avait délégué cette tâche au pilote qui n'est pas aux commandes et de ce fait, n'aurait pas dû recevoir une note aussi basse. M. Verhaeghe a répondu que toute tâche ou mesure prise pendant un vol par un pilote doit être vérifiée par l'autre pilote et que leur responsabilité est conjointe.

[32] Questionné à savoir quelle tolérance de cap s'appliquerait dans des conditions anormales de vol, M. Verhaeghe a répondu que la tolérance pour cet exercice est de 10 degrés et qu'il avait constaté que ce seuil avait été dépassé temporairement en regardant le tableau de bord du pilote.

[33] M. Verhaeghe a été questionné à savoir s'il était possible que les deux pilotes ne connaissent pas l'exigence établie dans les procédures d'utilisation normalisées de la compagnie

relativement à une procédure de remise des gaz immédiate dans les circonstances entourant l'approche de catégorie II. Il a affirmé que cela aurait pu être le cas, mais que les pilotes sont tout de même tenus de se conformer aux procédures d'utilisation de l'entreprise. Il a convenu que les pilotes avaient gardé le contrôle de l'aéronef et discuté du problème, mais a ajouté qu'ils auraient dû entamer immédiatement une procédure de remise des gaz conformément au manuel, sans égard à la défaillance détectée par l'équipage à ce moment-là.

[34] M. Verhaeghe a identifié la pièce A-6 (la section 2.5.6 du manuel d'exploitation de vol), après quoi on lui a demandé si l'autorité d'urgence du commandant de bord l'emportait sur les SOP. Il a répondu que cela n'aurait pas été approprié compte tenu des circonstances et de la défaillance en question.

[35] On a demandé à M. Verhaeghe s'il pouvait effectuer un contrôle de compétence pilote pour d'autres entreprises au Canada. Il a répondu qu'il le pouvait, mais qu'il devrait pour ce faire bien connaître les procédures et les SOP de chaque entreprise. Il a été interrogé à savoir s'il était possible que les deux pilotes ne connaissent pas les procédures d'utilisation normalisées relatives à la réalisation d'une procédure de remise des gaz immédiate pendant une défaillance du transformateur-redresseur. M. Verhaeghe a expliqué que cela aurait pu être possible, mais que les pilotes étaient tout de même tenus de se conformer aux procédures normalisées.

(6) Réinterrogatoire de M. Verhaeghe

[36] La représentante du ministre a demandé à M. Verhaeghe d'expliquer ce à quoi il s'attendait du pilote aux commandes et du pilote qui n'est pas aux commandes concernant la surveillance du transfert de carburant. Il a expliqué que les deux pilotes sont ultimement chargés de surveiller l'aéronef. En ce qui a trait à la raison pour laquelle le pilote qui n'est pas aux commandes a reçu une note de « 2 », il a expliqué qu'il avait déjà évalué cette tâche lors de la première moitié du vol et qu'il ne l'avait pas réévaluée lors du vol de M. Guilbault.

[37] M. Verhaeghe a déclaré qu'en ce qui concerne l'item 24, le requérant avait dépassé le seuil de tolérance de 10 degrés et que cela avait été consigné par écrit après la fin du vol de vérification. Il a expliqué que pour bien évaluer le rendement d'un candidat et les mesures qu'il a prises pendant une situation de vol anormale, le pilote vérificateur doit accorder suffisamment de temps au candidat. Dans certains cas, l'équipage peut précipiter sa décision, mais selon lui, il faut normalement de 5 à 10 secondes pour cibler et commencer à corriger un problème.

B. Requérent

(1) Jean Guilbault

[38] M. Guilbault travaille chez WestJet Encore depuis 2015; avant cela, il était semi-retraité et avait une entreprise qui n'était pas liée au domaine de l'aviation. Il a notamment été pilote pour Bombardier et, auparavant, pour le ministère de la Défense nationale.

[39] M. Guilbault a entamé son témoignage en indiquant que le vol de vérification avait pris fin après la procédure de remise des gaz et la mise en palier de l'aéronef, et après qu'il a demandé la liste de vérification appropriée du manuel de référence rapide pour la défaillance du transformateur-redresseur gauche. Pendant l'évaluation après-vol, le pilote vérificateur a attiré

l'attention des deux pilotes sur l'extrait applicable du manuel, qui indiquait que l'équipage devait effectuer une procédure de remise des gaz immédiatement après l'activation du voyant de défektivité. Il a affirmé que lorsqu'on leur a montré l'extrait, lui et le copilote ont convenu qu'ils auraient dû immédiatement effectuer une procédure de remise des gaz.

[40] M. Guilbault a affirmé que c'est un manque de connaissance des procédures d'utilisation normalisées qui était à l'origine de sa décision de continuer l'approche durant l'événement en question. Il a ensuite fait valoir qu'une évaluation des risques avait été effectuée lorsque le dysfonctionnement s'est produit et qu'il avait déterminé, en se fondant sur sa connaissance du système de transformateur-redresseur, que la sécurité du vol n'avait pas été compromise et qu'il pouvait donc continuer son approche à l'altitude ayant fait l'objet de la décision. M. Guilbault a expliqué que le dysfonctionnement du transformateur-redresseur n'avait eu aucune incidence sur l'approche et qu'il avait donc décidé de la continuer.

[41] Lors de l'évaluation après vol, on a donné l'occasion à M. Guilbault d'expliquer ses actions, ce qu'il a fait. Le pilote vérificateur a affirmé qu'il comprenait pourquoi M. Guilbault avait choisi de continuer l'approche, mais que ce faisant il n'avait pas respecté les SOP. M. Guilbault a répété que le copilote avait convenu avec lui qu'ils devaient continuer l'approche, ce qui signifie que le copilote n'était pas familier avec le vocabulaire des procédures d'utilisation normalisées ou qu'il croyait que le commandant de bord invoquait son autorité d'urgence.

[42] M. Guilbault a déclaré qu'une fois que la décision avait été prise de continuer l'approche, et que les minimums avaient été atteints sans qu'il y ait confirmation visuelle de la piste, il a entamé la procédure de remise des gaz. Selon lui, l'approche interrompue avait été correctement effectuée et ils n'auraient pas dû recevoir une note de « 1 ». Le critère de rendement pour l'item 17 avait été satisfait. Il a répété que la note de « 1 » était liée au fait qu'il ne savait pas qu'il devait entamer immédiatement une procédure de remise des gaz.

[43] M. Guilbault a affirmé que sa conscience de la situation n'avait jamais été un problème. Le pilote automatique était activé, il avait discuté du dysfonctionnement avec le copilote et avait pris la décision de continuer l'approche, puisqu'il estimait qu'aucun système n'avait d'incidence sur l'approche. Il a affirmé que lorsque l'anomalie s'est produite, il était à 30 secondes d'atterrir. À ce moment-là, il ne savait pas que les conditions météorologiques s'étaient détériorées.

(2) Contre-interrogatoire de M. Guilbault

[44] M. Guilbault a été interrogé à savoir s'il avait utilisé son pouvoir discrétionnaire en cas d'urgence lors de l'approche en question. Il a dit que cela n'avait pas été le cas.

[45] La représentante du ministre a demandé à M. Guilbault s'il avait reconnu que l'anomalie était une défaillance du transformateur-redresseur. Celui-ci a expliqué qu'il a demandé au copilote ce qui se passait dès que le voyant d'avertissement s'est allumé. L'équipage a correctement ciblé le problème et en a discuté. Il a affirmé qu'entre le moment où le voyant d'avertissement s'est allumé, à environ 500 pieds, et le moment où l'équipage a évalué la situation et décidé de poursuivre l'approche, l'aéronef était descendu à environ 200 pieds. À ce moment-là, les deux pilotes s'entendaient pour poursuivre l'approche.

[46] En réponse à la question concernant la politique entourant la procédure de remise des gaz, M. Guilbault a affirmé qu'il connaissait la politique, mais qu'il ne se rappelait pas qu'elle contenait le terme « immédiatement ». Il s'est fié à son expérience et a choisi de continuer, puisqu'il estimait que la sécurité du vol n'était pas compromise. Il a soutenu qu'il respectait les procédures qu'il connaissait et a convenu qu'il est de son devoir d'exploiter l'aéronef conformément aux procédures et aux politiques en place, mais qu'il ne savait pas que la politique relative à la procédure de remise des gaz contenait le terme « immédiatement ». Il a déclaré que bien que la défaillance du transformateur-redresseur n'ait eu aucune incidence sur la sécurité du vol au cours de l'approche, s'il était placé dans les mêmes circonstances, il entamerait immédiatement une procédure de remise des gaz maintenant qu'il connaît bien le libellé de la politique en question.

IV. ARGUMENTS

A. Ministre

[47] La représentante du ministre a fait valoir que ce dernier peut refuser de délivrer le document d'aviation canadien que le requérant désire obtenir, en vertu de l'alinéa 6.71(1)b) de la *Loi sur l'aéronautique*, étant donné que les conditions de délivrance requises n'ont pas été remplies.

[48] La représentante du ministre a soutenu que le test en vol a été effectué comme il se doit, en conformité avec le *Manuel du PVA* et le *Guide de test en vol*. Le pilote vérificateur, M. Verhaeghe, en tant que vérificateur qualifié, a été délégué pour procéder à l'évaluation, et il a rempli son rôle de façon juste, dans le respect de toutes les politiques applicables. La représentante du ministre a également fait valoir que le requérant n'a pas contesté la majeure partie du CCP qui a été effectué le 26 août 2016. Les items auxquels la « note standard de base » a été attribuée ont été évalués comme il se doit, et le PVA a maintenu ces évaluations dans le cadre de son témoignage.

[49] La représentante du ministre a soutenu qu'en ce qui concerne les vols de vérification considérés comme un échec et la possibilité de procéder à une reprise partielle du test (pièce M-11), la politique interne de WestJet précise que cette option n'est pas garantie. Le PVA doit décider s'il est justifié d'effectuer de nouveau le test, et compte tenu du rendement de l'équipage en l'espèce, cette option n'était pas envisageable. Elle a également fait valoir que le PVA avait correctement évalué l'item 17, qui a été échoué, étant donné que l'équipage a décidé de poursuivre son approche, alors qu'il aurait dû prendre la décision d'effectuer une procédure de remise des gaz, en contravention avec les procédures d'utilisation normalisées applicables, c'est-à-dire la section 3.20 du manuel d'utilisation de l'aéronef (pièce M-10).

[50] Elle a soutenu que le dysfonctionnement du transformateur-redresseur ne constituait pas une panne d'urgence. Il n'y avait aucune menace imminente pour la sécurité de l'aéronef, et l'équipage aurait dû opter pour une procédure de remise des gaz immédiate. Le défaut du requérant de respecter la procédure approuvée constitue un écart inacceptable et a donc été évalué, à juste titre, comme un échec.

[51] En ce qui concerne les raisons pour lesquelles l'exercice a été noté dans la catégorie de la remise des gaz plutôt que dans celle de l'approche, la représentante du ministre a fait valoir que l'approche avait bien commencé, mais qu'elle avait échoué au moment de la remise des gaz. Comme le requérant ne s'est pas conformé à la politique de WestJet concernant l'exécution immédiate d'une procédure de remise des gaz, il a été établi qu'il avait une connaissance insuffisante de la procédure approuvée. Le requérant a lui-même admis ne pas savoir qu'il était tenu d'effectuer immédiatement une telle procédure.

B. Requérant

[52] Le requérant a fait valoir que le scénario du vol de vérification indiquait que la défaillance devait se produire à 500 pieds et que l'équipage ne devait pas atterrir. Il a indiqué que s'il avait su que le terme « immédiatement » figurait dans les procédures d'utilisation normalisées de la compagnie, il aurait exécuté la procédure de remise des gaz à ce moment-là.

[53] M. Guilbault a soutenu que ses interventions étaient appropriées, compte tenu des informations qu'il avait en main à l'époque. La seule raison pour laquelle l'item a été évalué comme un échec est le fait que la remise des gaz n'a pas été effectuée immédiatement. La conscience de la situation a été maintenue, la gestion des ressources de l'équipage a été effectuée correctement et la procédure de remise des gaz a été exécutée conformément au manuel d'utilisation de l'aéronef. Selon son expérience et ses antécédents, la sécurité en vol n'a pas été compromise.

C. Réponse du ministre

[54] Le ministre a soutenu que l'échec était attribuable au manque de connaissances des procédures d'utilisation normalisées.

V. ANALYSE

[55] J'estime que le test en vol a, en général, été effectué de façon juste, en conformité avec le *Guide de test en vol* et le *Manuel du PVA*.

[56] Le paragraphe 15(5) de la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada*, L.C. 2001, ch. 29 prévoit que la norme de preuve dans toute affaire portée devant le Tribunal est la preuve selon la prépondérance des probabilités. Le fardeau de la preuve en l'espèce appartient au ministre, qui doit démontrer que M. Guilbault n'avait pas les qualifications nécessaires ou n'a pas répondu aux conditions de délivrance ou de modification d'un document d'aviation canadien, comme le requiert l'alinéa 6.71(1)b) de la *Loi sur l'aéronautique*.

[57] Des documents comme le *Manuel du PVA*, le *Guide de test en vol*, le manuel de référence rapide, le manuel d'utilisation du DHC-8-400 et le manuel d'exploitation de vol n'ont pas force de loi. Le Tribunal n'est pas lié par ces documents, mais peut appliquer les principes qu'ils contiennent dans la mesure où ils servent l'objet de l'article 6.71 de la *Loi sur l'aéronautique*, à savoir assurer la sécurité et la sûreté aériennes. Le Tribunal estime qu'en l'espèce, ces documents servent l'objet de ladite disposition et les mettra donc en application.

[58] Dans la présente analyse, je me pencherai sur trois principales questions soulevées et examinées par le ministre et le requérant dans les témoignages et la preuve documentaire afin de déterminer si M. Guilbault possédait les qualifications ou répondait aux conditions requises, dans le cadre d'un CCP, pour obtenir la qualification de type DH8.

(1) La note de « 1 » attribuée pour l'item 17 (remise des gaz), inférieure à la note de passage, était-elle justifiée?

[59] Les deux parties ont convenu que la procédure technique de remise des gaz n'était pas, à proprement parler, la question à trancher, qui porte plutôt sur la décision de NE PAS exécuter ladite procédure au moment approprié selon la section 3.20 du manuel d'utilisation du DHC-8-400 de WestJet Encore (pièce M-10).

[60] Le *Guide de test en vol* de Transports Canada décrit l'évaluation que le pilote vérificateur doit effectuer lors d'un CCP; il doit, entre autres, évaluer les connaissances et les aptitudes du candidat en ce qui concerne « le contrôle approprié [...] de l'appareil, conformément aux procédures et aux limites établies en situation normale, anormale et d'urgence dans l'AOM (le cas échéant), le manuel de vol de l'avion, le COM de l'exploitant aérien, les SOP de l'exploitant aérien, la liste de vérifications [de même que] le respect des procédures approuvées ».

[61] Il est essentiel que nous comprenions la séquence des événements, une fois que le commandant de bord a été informé de la nature du dysfonctionnement par le pilote qui n'est pas aux commandes. Lors des témoignages, nous avons appris que le PVA, respectant le scénario approuvé, a introduit la défaillance du transformateur-redresseur gauche à une altitude de 500 pieds, dans le cadre d'une procédure d'approche de catégorie II dans des conditions météorologiques de vol aux instruments vers l'aéroport de Vancouver. Le requérant a déclaré que la défaillance avait été correctement ciblée et examinée par les deux pilotes et que l'appareil se trouvait à une altitude d'environ 200 pieds lorsqu'ils ont décidé de continuer la procédure d'approche. Lorsque les minimums ont été atteints pour cette approche de catégorie II (altitude radar de 113 pieds ou 100 pieds au-dessus du sol), aucun contact visuel n'a pu être établi avec la piste, et l'équipage a exécuté la procédure de remise des gaz.

[62] Le manuel d'utilisation du DHC-8-400 (pièce M-10) précise ce qui suit :

Une procédure de remise des gaz doit immédiatement être effectuée dans les cas suivants, si le contact visuel requis ne peut pas être établi ou maintenu :

[...]

- à l'intérieur du repère d'approche finale, une défaillance des systèmes ou un avertissement principal qui n'est pas lié à des problèmes préexistants ou à une panne radio ou d'instrument se produit ou un recoupement des indications instrumentales montre une déviation importante.

[63] M. Guilbault a reconnu qu'il ne savait pas ou qu'il avait oublié que le terme « immédiatement » figurait dans le manuel d'utilisation et a insisté sur le fait que s'il l'avait su, il aurait exécuté la procédure de remise des gaz immédiatement. Comme le pilote vérificateur doit évaluer les aptitudes techniques du pilote en fonction des procédures d'utilisation de l'entreprise, une note de « 1 » a été attribuée. Le *Guide de test en vol* fournit une orientation et des exemples relativement aux cas où une telle note est accordée. Cela se produit, notamment, lorsque

l'exécution d'une tâche ou d'une activité par le pilote comporte des écarts inacceptables par rapport à la norme pouvant comprendre « des écarts hors des limites prescrites ou qui ne sont pas perçus ou corrigés en temps opportun », ou lorsque les aptitudes et les connaissances techniques révèlent « des niveaux inacceptables de compétence technique ou de profondeur des connaissances ».

[64] Le requérant a admis qu'il ne connaissait pas la politique de remise des gaz applicable lorsqu'un voyant d'avertissement principal signale la défaillance d'un système à l'intérieur du repère d'approche finale, dans le cadre de la procédure d'approche. Cela démontre un niveau inacceptable de connaissances techniques. À mon avis, la note de « 1 » a été attribuée à juste titre, et l'exercice a été correctement évalué.

[65] Le requérant a contesté le fait que cet événement a été évalué sous l'item 17 du rapport de test en vol. Bien que dans les faits, les aptitudes techniques de pilotage et l'exécution de la remise des gaz respectaient la norme, le moment choisi pour mettre à profit ces aptitudes et exécuter la procédure ne l'était pas. Je comprends très bien le fait que le PVA a évalué cet événement sous l'item 17.

(2) La disposition relative à la reprise partielle du test dans le Guide de test en vol a-t-elle été appliquée comme il se doit par le PVA?

[66] Le *Guide de test en vol* décrit les conditions qui permettraient à un PVA d'envisager la possibilité de réévaluer un item jugé comme un échec lors d'un vol de vérification de compétence pilote. D'abord et avant tout, il est important de souligner que cette option est laissée à la discrétion du PVA et qu'il ne s'agit pas là d'un privilège accordé automatiquement à tout pilote n'ayant pas obtenu la note de passage à l'un des items. Les conditions requises pour qu'une reprise soit autorisée sont clairement énoncées dans le *Guide* (page 8) : « Le PVA peut autoriser un candidat à reprendre un seul exercice de test en vol non réussi, sous réserve de toutes les conditions suivantes : 1. Aucune autre séquence n'a reçu une note de deux (1) ou de un (1) ».

[67] Dans son témoignage lors de l'audience en révision, le PVA a indiqué qu'il ne pouvait pas autoriser une reprise, étant donné qu'avant l'événement qui a amené M. Guilbault à échouer au test, ce dernier avait déjà obtenu une note de « 2 » à trois des items évalués. Comme le requérant a fait référence à ces trois « notes standards de base » pendant l'audience, il serait important que je tranche la question ici.

(a) Item 21 (tâches du pilote qui n'est pas aux commandes)

[68] Lors d'une procédure d'urgence en raison d'un incendie moteur, le requérant a vidé les deux extincteurs, en contravention avec la procédure applicable décrite dans le manuel de référence rapide (pièce A-1), qui exige que le pilote attende « jusqu'à 30 secondes », avant de vider le deuxième extincteur. M. Guilbault a déclaré que l'expression « jusqu'à » peut inclure toute période comprise entre 1 et 30 secondes et que vider les 2 extincteurs à un intervalle de 10 secondes ne constituait pas une violation de la procédure. Toutefois, ce raisonnement ne tient pas compte de tout ce qui est précisé dans la procédure, c'est-à-dire qu'après avoir vidé le premier extincteur, « si l'incendie persiste, attendre jusqu'à 30 secondes », vider le deuxième. Cela signifie que l'équipage doit prendre le temps de vérifier l'état de l'incendie (s'il persiste ou

non) avant de vider le deuxième extincteur. Le PVA a indiqué qu'en vidant les deux extincteurs dans un intervalle de 10 secondes, le requérant a dérogé à la liste de vérifications, et je suis d'accord pour dire que la note de « 2 » était justifiée.

(b) Item 22 (panne moteur)

[69] Dans ce cas-ci, à la suite de la procédure d'urgence en cas de panne moteur, l'équipage a provoqué un déséquilibre de la charge de carburant en cours de vol. Le requérant a déclaré que la liste de vérifications avait été correctement respectée et que la page relative au carburant avait été affichée sur l'écran multifonction afin de surveiller l'état du carburant. Il a également déclaré que le pilote qui n'est pas aux commandes est celui qui avait la responsabilité de surveiller l'état du carburant et que la note de « 2 » aurait dû être attribuée à ce pilote plutôt qu'à lui. Je ne suis pas d'accord avec cela. À la section 4.3.3 du *Manuel du PVA*, il est précisé que les vérifications en vol doivent être effectuées selon le « concept de l'équipage de conduite ». Le DH8 est un aéronef à équipage multiple exploité par deux pilotes. De plus, à la section 1.7.3 du manuel d'utilisation du DHC-8-400 de WestJet Encore (pièce A-4), il est également indiqué que toute tâche ou action en vol exécutée par l'un des pilotes doit être vérifiée par l'autre. Permettre que le déséquilibre de la charge de carburant dépasse les 600 livres, en contravention avec la section 2.2.6 du manuel d'utilisation du DCH-8-400 (pièce M-8), justifierait qu'une note de « 2 » soit attribuée aux deux pilotes, puisqu'ils avaient tous deux la responsabilité de ne pas dépasser cette limite.

(c) Item 24 (moteur)

[70] D'après le témoignage de M. Verhaeghe, le requérant a dépassé le seuil de tolérance acceptable en ce qui a trait au contrôle du cap lors d'une panne moteur à la vitesse V1. Lors du contre-interrogatoire du témoin du ministre sur ce point, M. Guilbault a essentiellement posé des questions pour tenter de savoir comment le pilote vérificateur a réussi à correctement évaluer la déviation de sa position dans le simulateur. M. Verhaeghe a répondu qu'il avait facilement pu observer l'écart de cap d'où il était et que cela équivalait à un rendement « standard de base » (c'est-à-dire une note de « 2 »). Le Tribunal n'a aucune raison de croire que M. Verhaeghe n'aurait pas été en mesure d'évaluer correctement l'exercice en question.

[71] Après avoir soigneusement examiné tous les éléments de preuve et les témoignages entendus, je conclus que le PVA ne pouvait pas appliquer la disposition relative à la reprise partielle du test puisque le requérant avait obtenu une note de « 2 » à plusieurs autres items.

(3) Le requérant pouvait-il invoquer la procédure relative aux pouvoirs du commandant en cas d'urgence, qui est décrite dans le manuel d'exploitation de vol ?

[72] À la section 2.5.6 du manuel d'exploitation de vol de WestJet Encore (pièce A-6), les pouvoirs du commandant de bord en cas d'urgence sont définis comme suit :

En situations d'urgence qui exigent des décisions et des mesures immédiates, le commandant de bord est autorisé à prendre toutes les mesures jugées nécessaires en fonction des circonstances et des renseignements connus. Dans de telles situations, le commandant peut s'écarter des procédures établies ou des directives reçues des autorités compétentes dans la mesure où il s'agit d'une question de sécurité.

[73] D'après les témoignages et les éléments de preuve recueillis, le Tribunal n'a aucune raison de croire que le dysfonctionnement du transformateur-redresseur gauche entrainé dans la catégorie des situations d'urgence. Par conséquent, la disposition relative aux situations d'urgence ne s'applique pas en l'espèce.

VI. DÉCISION

[74] Le ministre des Transports a prouvé, selon la prépondérance des probabilités, que le requérant n'a pas été en mesure de satisfaire aux normes de délivrance d'un contrôle de compétence pilote. La décision du ministre est maintenue.

Le 7 juin 2017

(Original signé)

Franco Pietracupa

Conseiller